

VŠB – Technická univerzita Ostrava
Fakulta strojní
Institut dopravy

Odbavování letadel segmentu business jet
na regionálním letišti

Handling of Business Jet aircraft
at a Regional Airport

Student:

Bc. Tomáš Zavacký

Vedoucí diplomové práce:

Ing. Michal Červinka, Ph.D.

Ostrava 2017

Zadání diplomové práce

Student: **Bc. Tomáš Zavacký**

Studijní program: N2301 Strojní inženýrství

Studijní obor: 2301T003 Dopravní technika a technologie

Specializace: 40 Letecká doprava

Téma: **Odbavování letadel segmentu business jet na regionálním letišti**
Handling of Business Jet Aircrafts at Regional Airport

Jazyk vypracování: čeština

Zásady pro vypracování:

Cíl diplomové práce: Cílem práce je uvést specifika odbavení letů, které spadají do kategorie business (obchodních) letů, analyzovat současné podmínky a navrhnout řešení v oblasti technického a obchodního odbavení, provést kalkulaci odbavování těchto typů letů na malém letišti .

Osnova:

1. Úvod.
2. Prvky infrastruktury letecké dopravy.
3. Bezpečnost (Security/Safety).
4. Technické/obchodní odbavení (handling).
5. Výběr vhodného letiště/ekonomické aspekty/průzkum trhu (kalkulace, potenciál).
6. Závěr.

Seznam doporučené odborné literatury:

Bína, L., Šourek, D., Ťihla, Z.: Letecká doprava II. Praha: Vysoká škola obchodní, 2007. ISBN 978-80-86841-07-6.

Žihla, Z. a kol.: Provozování podniků letecké dopravy a letišť. Brno: Akademické nakladatelství CERM, s.r.o. Brno. 2010. 301 s. ISBN: 978-80-7204-677-5.

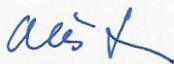
Fotr, J., Švecová, L. a kol.: Manažerské rozhodování : postupy, metody a nástroje. Ekopress. Praha. 2010. 474 s. ISBN: 978-80-86929-59-0.

Formální náležitosti a rozsah diplomové práce stanoví pokyny pro vypracování zveřejněné na webových stránkách fakulty.

Vedoucí diplomové práce: **Ing. Michal Červinka, Ph.D.**

Datum zadání: 09.12.2016

Datum odevzdání: 15.05.2017



doc. Ing. Aleš Slíva, Ph.D.
vedoucí katedry



doc. Ing. Ivo Hlavatý, Ph.D.
děkan fakulty



Místopřísežné prohlášení studenta

Prohlašuji, že jsem celou diplomovou práci včetně příloh vypracoval samostatně pod vedením vedoucího diplomové práce a uvedl jsem všechny použité podklady a literaturu.

V Ostravě:

.....

podpis studenta

Poděkování

Rád bych poděkoval vedoucímu diplomové práce panu Ing. Michalovi Červinkovi Ph.D. za jeho odborné rady a pomoc při zpracování této diplomové práce. Dále pak personálu letiště Ostrava za poskytnutá data. Mé poděkování rovněž patří i majiteli společnosti Queen Air za uvolnění z nepřetržitého pracovního procesu, což mi umožnilo tuto práci dokončit. Zapomenout nesmím ani na rodinu a přátele, kteří mě podporovali po celou dobu zpracovávání diplomové práce.

Prohlašuji, že:

- jsem byl seznámen s tím, že na moji diplomovou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb., autorský zákon, zejména § 35 – užití díla v rámci občanských a náboženských obřadů, v rámci školních představení a užití díla školního a § 60 – školní dílo.
- беру на ве́домі́, že Vysoká škola báňská – Technická univerzita Ostrava (dále jen „VŠB-TUO“) má právo nevýdělečně ke své vnitřní potřebě diplomovou práci užít (§ 35 odst. 3).
- souhlasím s tím, že diplomová práce bude v elektronické podobě uložena v Ústřední knihovně VŠB-TUO k nahlédnutí a jeden výtisk bude uložen u vedoucího diplomové práce. Souhlasím s tím, že údaje o kvalifikační práci budou zveřejněny v informačním systému VŠB-TUO.
- bylo sjednáno, že s VŠB-TUO, v případě zájmu z její strany, uzavřu licenční smlouvu s oprávněním užít dílo v rozsahu § 12 odst. 4 autorského zákona.
- bylo sjednáno, že užít své dílo – diplomovou práci nebo poskytnout licenci k jejímu využití mohu jen se souhlasem VŠB-TUO, která je oprávněna v takovém případě ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které byly VŠB-TUO na vytvoření díla vynaloženy (až do jejich skutečné výše).
- беру на ве́домі́, že odevzdáním své práce souhlasím se zveřejněním své práce podle zákona č. 111/1998 Sb., o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších předpisů, bez ohledu na výsledek její obhajoby.

V Ostravě:

.....

podpis

Jméno a příjmení autora práce: Bc. Tomáš Zavacký

Adresa trvalého pobytu autora práce: U Hájenky 610, Orlová, 735 14

Anotace diplomová práce:

Zavacký, T. *Odbavování letadel segmentu business jet na regionálním letišti.* Diplomová práce. Ostrava: Institut dopravy. Fakulta strojní. VŠB – Technická univerzita Ostrava. 2017, 73 stran Vedoucí práce Ing. Michal Červinka, Ph.D.

Diplomová práce se zabývá odbavováním letadel patřící do kategorie business letadel na regionálním letišti. Uvádí rozdíly v odbavování klasického dopravního letadla a business letadla. Následně je založena handlingová společnost.

Klíčová slova: Obchodní odbavení, Technické odbavení, Business, letadla, handling

Anotation of diploma thesis:

Zavacký, T. *Handling of Business Jet Aircraft at a Regional Airport.* Diploma thesis. Ostrava: Institute of transport, Faculty of Mechanical Engineering, VŠB – Technical University of Ostrava. 2017, 73 pages

Thesis head Ing. Michal Červinka, Ph.D.

This diploma thesis deals with the handling of aircraft belonging to the category of business jet aircraft at a regional airport. The diploma thesis presents differences in the handling of a classic airliner and business aircraft. Subsequently a new handling company is established.

Key words: Business check-in, Technical check-in, Business, aircraft, handling

Obsah

| | |
|---|-----------|
| SEZNAM ZKRATEK | 9 |
| 1. ÚVOD..... | 11 |
| 1.1 CÍL PRÁCE | 12 |
| 2. PRVKY INFRASTRUKTURY LETECKÉ DOPRAVY | 13 |
| 2.1 LETIŠTĚ..... | 14 |
| 2.1.1 <i>Infrastruktura</i> | 14 |
| 2.1.2 <i>Ekonomika</i> | 14 |
| 2.1.3 <i>Základní ukazatele a statistiky</i> | 15 |
| 2.2 LETECKÉ NAVIGAČNÍ SLUŽBY | 16 |
| 2.2.1 <i>Služba řízení letového provozu</i> | 17 |
| 2.2.2 <i>Letové informační služby (FIS)</i> | 17 |
| 2.2.3 <i>Pohotovostní služba (ALR)</i> | 18 |
| 2.2.4 <i>Letecká informační služba (AIS)</i> | 18 |
| 2.3 LETECKÝ DOPRAVCE..... | 18 |
| 2.4 REGULÁTOR | 20 |
| 3. BEZPEČNOST..... | 22 |
| 3.1 BEZPEČNOST NA LETIŠTI | 22 |
| 3.1.1 <i>Ochrana perimetru letiště</i> | 23 |
| 3.1.2 <i>Omezení pohybů osob a vozidel</i> | 24 |
| 3.1.3 <i>Bezpečnostní kontroly</i> | 25 |
| 3.2 PŘEPRAVA NEBEZPEČNÉHO ZBOŽÍ LETADLEM | 26 |
| 4. TECHNICKÉ/OBCHODNÍ ODBAVENÍ | 28 |
| 4.1 OBCHODNÍ ODBAVENÍ CESTUJÍCÍCH | 28 |
| 4.1.1 <i>Odbavení cestujících klasického dopravce</i> | 29 |
| 4.1.2 <i>Odbavení business cestujících</i> | 31 |
| 4.2 TECHNICKÉ ODBAVENÍ LETADLA | 33 |
| 4.2.1 <i>Odbavení klasického dopravního letadla</i> | 34 |
| 4.2.2 <i>Odbavení business (privátního) letadla</i> | 39 |
| 5. NÁVRH ŘEŠENÍ V OBLASTI TECHNICKÉHO A OBCHODNÍHO ODBAVENÍ..... | 42 |
| 5.1 VÝBĚR VHODNÉHO LETIŠTĚ | 42 |

| | |
|--|-----------|
| 5.1.1 Letiště Brno/Tuřany | 43 |
| 5.1.2 Letiště České Budějovice | 44 |
| 5.1.3 Letiště Hradec Králové | 45 |
| 5.1.4 Letiště Karlovy Vary | 46 |
| 5.1.5 Letiště Ostrava/Mošnov | 47 |
| 5.1.6 Vyhodnocení vhodného letiště | 48 |
| 5.2 DEFINICE BUSINESS SEGMENTU | 49 |
| 5.3 ZALOŽENÍ HANDLINGOVÉ SPOLEČNOSTI | 52 |
| 5.3.1 Legislativní požadavky | 52 |
| 5.3.2. Technické požadavky | 53 |
| 5.3.3 Kalkulace | 53 |
| 6. ZÁVĚR | 60 |
| SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY | 62 |
| SEZNAM OBRÁZKŮ | 64 |
| SEZNAM TABULEK A GRAFŮ | 66 |
| SEZNAM PŘÍLOH | 67 |

Seznam zkratek

| Zkratka | Anglický tvar | Český tvar |
|---------|---|---|
| ŘLP | Air Traffic Control | Řízení letového provozu |
| ATS | Air Traffic Service | Letové provozní služby |
| FIR | Flight Information Region | Letová informační oblast |
| IFR | Instrument Flight Rules | Let podle přístrojů |
| VFR | Visual Flight Rules | Let za podmínek viditelnosti země |
| FIS | Flight information services | Letové informační služby |
| ALRs | Alerting service | Pohotovostní služba |
| AIS | Aeronautical information service | Letecké informační služby |
| NOTAM | Notice to air man | Zpráv obsahující informace pro piloty |
| ICAO | International Civil Aviation Organization | Mezinárodní organizace pro civilní letectví |
| IATA | International Air Transport Association | Mezinárodní sdružení leteckých dopravců |
| JAA | Joint Aviation Authorities | Sdružené letecké úřady |
| JAR | Joint Aviation Requirements | Společné letecké předpisy |
| EASA | European Aviation Safety Agency | Evropská agentura pro bezpečnost civilního letectví |
| ČR | - | Česká republika |
| MD | - | Ministerstvo dopravy |
| AOC | Aircraft operator certificate | Osvědčení leteckého provozovatele |
| VPD | - | Vzletová a přistávací dráha |
| ILS | Instrument landing system | Systém pro přesné přiblížení a přistání |
| CAT | Category | Kategorie |

| Zkratka | Anglický tvar | Český tvar |
|----------------|---|--------------------------------------|
| AFIS | Aerodrome Flight Information Service | Letištní letová informační služba |
| BEP | Break Event Point | Bod zvratu |

1. Úvod

„Teď když jsme se naučili létat v povětří jako ptáci a potápět se jako ryby, zbývá už jen jediné – naučit se žít na zemi jako lidé.“

George Bernard Shaw

První důvod, proč jsem si zvolil téma této diplomové práce je, že jsem měl možnost poznat proces obchodního a technického odbavení na letišti v Brně, kde jsem nejprve pracoval na pozici handlingového agenta odbavující cestující a jejich zavazadla, dále jako pracovník reklamace poškozených a ztracených zavazadel a poté i jako handlingový agent odbavující dopravní letadla přímo na odbavovací ploše. V současné době pracuji pro společnost Queen Air, která je provozovatelem malého business letadla, jako dispečer a rovněž jako handlingový agent. A to je právě druhý důvod, proč jsem se ve své práci zaměřil na tuto poměrně úzkou oblast v letectví.

V první části diplomové práce popisují prvky infrastruktury letecké dopravy a jejich vzájemné působení. Dále se zabývám fenoménem bezpečnosti na letištích, kde mimo jiné popisují, jak se zamezuje přístupu do areálu letiště nepovolaným osobám. Neodmyslitelnou součástí handlingu je technické a obchodní odbavení. V této části je popsáno odbavení cestujících u klasického dopravce a odbavení business cestujících. Dále je srovnáno technické odbavení klasického dopravního letadla a business letadla.

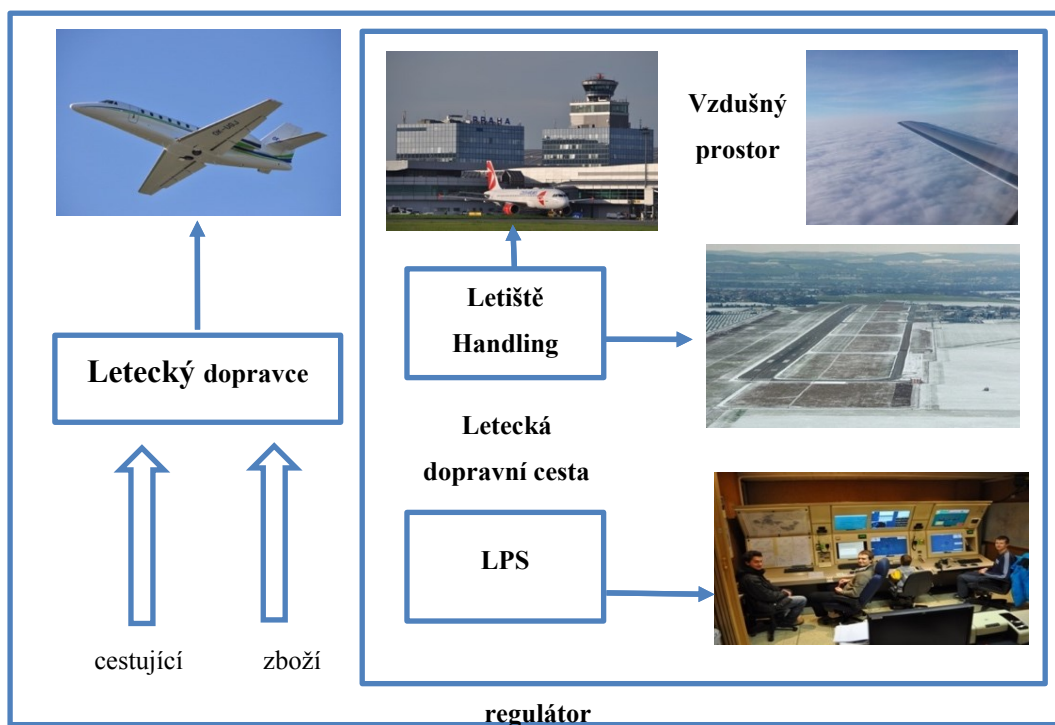
V poslední kapitole bylo vybráno vhodné regionální letiště v České republice pro založení nově vznikající handlingové společnosti. Následně byl definován zákazník business segmentu jak z pohledu letecké společnosti, tak z pohledu handlingové společnosti. Nakonec byla založena samotná handlingová společnost a provedeny kalkulace, kde byly zohledněny vstupní, fixní, variabilní náklady na založení společnosti. Pro potřeby stanovení bodu zvratu byl uveden vzorový příklad odbavovaného business letadla.

1.1 Cíl práce

Cílem práce je uvést specifika odbavení letů, které spadají do kategorie business (obchodních letů), analyzovat současné podmínky a navrhnout řešení v oblasti technického a obchodního odbavení, provést kalkulaci odbavování těchto typů na malém letišti.

2. Prvky infrastruktury letecké dopravy [1]

V letecké dopravě se setkáváme se čtyřmi základními prvky, mezi něž patří: Letiště, Letecké navigační služby (ŘLP), Letecký dopravce, Regulátor. Každý z těchto prvků má v systému nezastupitelnou roli a nelze jej ničím nahradit. Letecké navigační služby pomáhají letadlům navigovat se mezi jednotlivými body po trati, které je dovedou přímo k letišti, kde přistanou a opět vzlétnou. Mezi tím samozřejmě dojde k vyložení či naložení cestujících stejně tak různých druhů zboží. Lidé takto mohou být přepravováni mezi jednotlivými státy nebo kontinenty. Posledním prvkem je regulátor. Pod tímto pojmem si představíme daný stát. Jeho úkolem je vytvářet předpisy a pravidla, které odpovídají současným požadavkům na bezpečnou přepravu a rozvoj letectví v zemi. Následně si blíže popíšeme jednotlivé prvky letecké dopravy.



Obrázek 1.1: Letecký dopravní systém (vlastní foto)

2.1 Letiště

Definici si vypůjčíme z národního předpisu, konkrétně řady L14, který letiště definuje takto:“ Vymezená plocha na zemi nebo na vodě (včetně budov, zařízení a vybavení), určená buď zcela nebo zčásti pro přílety, odlety a pozemní pohyby letadel.“

Jiná definice zase říká, že letiště plní funkci počátečního a konečného bodu leteckého přepravního procesu, jako bodu pro mezipřistání linek a přestupu nebo překladu nákladu či cestujících mezi leteckými linkami. A v poslední řadě slouží jako místo k transferu mezi pozemní a leteckou dopravou.

2.1.1 Infrastruktura

Z první definice nám vyplývá, že za letiště nelze považovat jakýkoliv travnatý pás nebo pole. K tomu, aby mohlo letiště plnit své provozní funkce, musí být vybaveno systémem vzletových, přistávacích a pojízďecích drah, které jsou označeny, osvětleny a rovněž doplněny o navigační prostředky pro přesné či přístrojové přiblížení letadel. Po přistání letadla je žádoucí, aby mělo letadlo prostor, kde vyloží a opět naloží cestující spolu s nákladem. Tomuto místu říkáme odbavovací plocha. V blízkosti odbavovací plochy se většinou nachází terminál pro cestující spolu s administrativním zázemím pro personál letiště, případně stavby zabezpečující přímo kontrolu nad provozem, z níž nejdůležitější je řídicí věž. Nedílnou součástí letiště jsou požární a záchranné složky. Velká letiště mohou mít na svých plochách umístěny zařízení a budovy pro údržbu, opravy či lakování letadel. Výše popsanou infrastrukturu řadíme do tzv. části „airside“ (volně přeloženo jako strana k letadlům). Zbytek budov, která mají například komerční charakter, případně zón, kde lze nalézt obchodní a gastronomické provozy uvnitř terminálu, ale i zázemí pro orgány státní správy spadají do části „landside“ (strana blíže k městu). K této části náleží i příjezdové komunikace, parkoviště, provozní zařízení leteckých dopravců, ale i hotely a logistická centra. Z bezpečnostního hlediska se k těmto dvěma částem vrátíme ve druhé kapitole této práce.

2.1.2 Ekonomika

Dnes lze tvrdit, že jsou letiště organizačně nezávislé na leteckých společnostech (mají své vlastní vedení, cíle, marketing apod.), nicméně právě dopravci jsou hlavním zdrojem příjmů letišť, neboť zde platí letištní poplatky. Ty můžeme rozdělit na přistávací, hlukové, parkovací a bezpečnostní poplatky. Určení těchto poplatků je různé. Přistávací poplatky se odvíjejí od maximální vzletové

hmotnosti letadla. Hlukové poplatky podle toho, do které z jedné až tří kategorií je letadlo dopravce certifikováno. Parkovací poplatky jsou zase vztaženy jednak k času strávenému na letišti a po-té i k hmotnosti daného typu letadla. K těmto všem poplatkům musíme přiřadit letištní taxu. Což je rovněž poplatek za použití letiště cestujícím. Důležitým segmentem jsou příjmy, které generuje handling. To je jakýsi souhrn služeb spojených s odbavením cestujících, nákladů, ale technickým odbavením letadla na odbavovací ploše. Handling bude blíže vysvětlen ve čtvrté kapitole.

Za další zdroj příjmů považujeme příjmy ze služeb, které provozují třetí subjekty a letiště z nich má koncesní poplatky. Jsou to příjmy z činnosti distribuce a plnění pohonných hmot, příjmy z koncesí za gastronomická zařízení, za provozování obchodů (včetně známého duty free), cestovních kanceláří, půjčoven automobilů apod. Řadíme zde i nájmy z těchto ploch. Mohou to být kanceláře, pozemky pro provoz hangárů a zařízení jako odbavovací přepážky sloužící leteckým společnostem k odbavení cestujících.

Opomenout v ekonomické části nelze ani nákladové položky. Mezi ty nejvýznamnější patří náklady na pracovní sílu, kde až polovinu všech zaměstnanců tvoří pracovníci handlingu a ostrahy letiště. Dále jsou to náklady na údržbu a opravu majetku spravovaného letištěm, kde z části zabývající se infrastrukturou letiště vidíme, že je tento majetek objemný a má rovněž velkou finanční hodnotu. Proto je důležité ho pravidelně udržívat. Jako poslední uvedme náklady spojené s reprodukcí majetku (odpisy a úroky).

2.1.3 Základní ukazatele a statistiky

Letiště je hospodářský subjekt, vlastněný ať už státem nebo soukromým vlastníkem, hodnotící se provozními a ekonomickými ukazateli.

Z pohledu provozních výkonů, si definujeme tyto ukazatele:

Počet pohybů letadel – tento pojem chápeme jako počty vzletů a přistání letadel. Je důležitý k plánování kapacity v oblasti dráhového systému a systému pojezdových a odbavovacích ploch. Slouží také k sledování hodnot ve špičkových hodinách.

Počet tun přistání vzletové hmotnosti letadel – je vztažen k maximální vzletové hmotnosti letadla. Tuto hmotnost stanovuje výrobce a je pro každý typ letadla jiná.

Počet odbavených cestujících – je důležitá celková hodnota, podle které můžeme rozdělit letiště, dle velikosti viz tabulka 2.1., ale sledujeme zde i členění cestujících (transferoví, tranzitní).

| Typ letiště | Počet odbavených cestujících |
|--------------------------|-------------------------------------|
| Hlavní hubová letiště | 25 a více milionů cestujících ročně |
| Sekundární huby | Nad 10 milionů cestujících ročně |
| Velká regionální letiště | Nad 5 milionů cestujících ročně |
| Malá regionální letiště | Nad 1 milion cestujících ročně |
| Malá letiště | Nad 200 000 cestujících |

Tabulka 2.1: Rozdělení letišť podle počtu odbavených cestujících [1]

Počet odbavených tun nákladů – sleduje se méně než počet odbavených cestujících. Je spíše důležitý pro nákladní letecké společnosti, které posléze přepravují zboží z terminálu dále po pozemních komunikacích kamiony.

Kombinací všech těchto ukazatelů, vznikají poměrové ukazatele a podílové ukazatele (např. podíl transferových cestujících na celku)

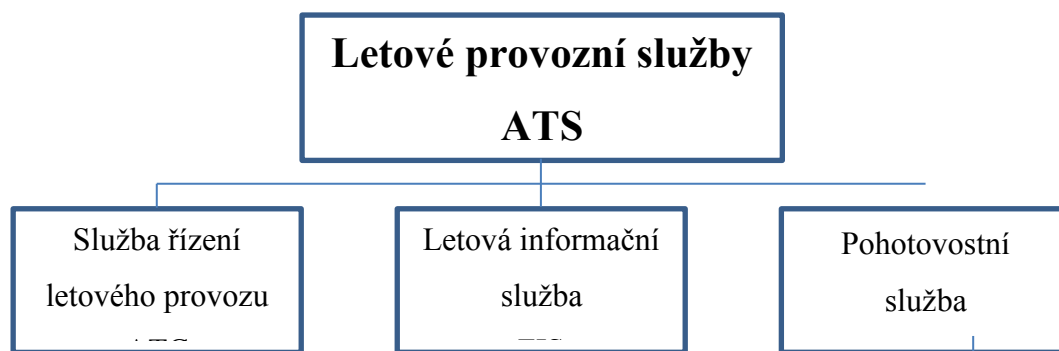
Ekonomické ukazatele rozdělíme na kvalitativní a hodnotové. Jako kvalitativní ukazatel slouží míra uspokojení zákazníka. Podle toho cestující posuzuje kvalitu přepravy, ale i služby poskytující letištěm.

Jak již bylo zmíněno, letiště je hospodářským subjektem, který se řídí klasickými ukazateli, stejně jako ostatní společnosti. Jedná se o: zisk, rentabilitu, produktivitu.

2.2 Letecké navigační služby [3]

Hlavní úlohou podniků řízení letového provozu, které poskytují letecké navigační služby, je zajišťovat bezpečné prostředí pro letecký provoz na území daného státu. Vzhledem k tomu, že kromě civilních složek působí v každé zemi i vojenské složky, musí být zajištěna vysoká úroveň koordinace při společném využívání vzdušného prostoru. Je tomu tak i v České republice, naproti tomu v Brazílii řídí vzdušný prostor přímo vojáci a civilní provoz se musí řídit jejich příkazy.

Organizace služeb řízení letového provozu je velmi složitá a její popis by vydal na samostatnou práci, proto si zde popíšeme pouze hlavní služby poskytované podniky řízení letového provozu. Jsou celkem tři, jak je vidět z obrázku 2.1.



Obrázek 2.1: Letové provozní služby [3]

Mezi hlavní činnosti letových provozních služeb patří zabránění srážkám letadel mezi sebou nebo s překážkami na letištích, udržovat rychlý a spořádaný tok letového provozu. Poskytovat rady a informace pilotům použitelné k bezpečnému provedení letu. V poslední řadě pak vyrozumívát organizace a orgány o těch letadlech, po kterých je potřeba pátrat nebo jimž se má poskytnout pomoc.

Služba řízení letového provozu je poskytována v tzv. letové informační oblasti (FIR). Tato oblast většinou kopíruje národní hranice. Ve „FIRu“ se nacházejí jednak letové cesty, po kterých se letadla pohybují, ale i jednotlivé řízené oblasti kolem letišť. Rovněž se na dohodnutých letištích poskytuje služba ŘLP. Společným znakem pro taková letiště je obchodní provoz. Letiště jsou mezinárodní, veřejná a letadla zde lítají zde přistávají podle přístrojů, tzv. IFR let.

2.2.1 Služba řízení letového provozu

Je to základní služba a zahrnuje v sobě tři složky, s kterými pilot komunikuje. Jsou rozděleny podle toho, kde se právě letadlo nachází. První z nich je oblastní služba řízení. Ta je poskytována řízeným letům pohybujících se po letových trasách. Druhou je přibližovací služba řízení. S touto pilot komunikuje, pokud se přilétá nebo odlétá z řízeného letiště. Třetí je letištní služba řízení. Ta řídí pohyb letadel po letišti ať už od zapnutí motorů po start letadla nebo od přistání až po vypnutí motorů.

2.2.2 Letové informační služby (FIS)

Je poskytována všem letadlům, které si o ni požádají. To v praxi znamená, že pokud pilot potřebují určité informace za letu, kontaktuje letovou informační službu a ta mu je poskytne. Služba se poskytuje jak řízeným letům (lety IFR), tak letům všeobecného letectví, které se pohybují ve vzdušném prostoru pomocí srovnávací navigace.

2.2.3 Pohotovostní služba (ALR)

Jejím úkolem je vyhlašovat pátrání po letadlech v nouzi a předávat informace o těchto letadlech národní pátrací a záchranné službě. Jelikož služby řízení mají nejaktuálnější informace o letadlech mají povinnost iniciovat pátrání po zmizelých letadlech a koordinovat záchranné akce v prvních momentech.

2.2.4 Letecká informační služba (AIS)

Kromě řízení letového provozu, patří k těmto složkám i poskytování letecké informační služby. Na rozdíl od FIS, která je poskytována za letu, úkolem AIS je zajistit odesílání informací nezbytných pro bezpečnost, pravidelnost a hospodárnost letového provozu v daném státu. V praxi se jedná o vydávání leteckých publikací, map, uzavírek letišť nebo různých omezení na letištích (vydávání zpráv NOTAM). Tyto informace se musí dostat k leteckým provozovatelům včas a to prostřednictvím oběžníků, internetu apod.

K poskytování všech těchto služeb je potřeba: moderní infrastruktura, monitorovací, komunikační nebo navigační technologie. Celá tato infrastruktura je majetkem podniku řízení letového provozu, jejichž příslušné oddělení zabezpečuje provoz a potřebnou údržbu.

2.3 Letecký dopravce

Vlastní letecká doprava je provozována leteckými dopravci, kteří vlastní nebo si k tomuto účelu pronajímají letadlovou techniku. Zákazníky u kategorie privátní (business) přepravy tvoří především jednotlivci. Jedná se o managery, právníky, celebrity nebo podnikatelé. Tato skupina lidí představuje klientelu, která akceptuje vysoké ceny za tuto přepravu, ale rovněž očekává vysoký standard služeb (včetně samotné přepravy) poskytnutý během jejich cest. Stejně jako klasičtí dopravci, potřebují ke své činnosti řadu specializovaných subjektů. Těmi jsou právě letiště nebo služby řízení letového provozu. Vzhledem k charakteru nabízených služeb, se letečtí dopravci pohybují ve vysoce konkurenčním prostředí. V principu můžeme letecké dopravce rozdělit například dle toho jaké lety nabízejí, a to na pravidelné nebo nepravidelné (na objednávku).

Pravidelné lety – nabízejí přepravu cestujícím podle jasně daného veřejného letového řádu za předem známé ceny. Do této kategorie spadají klasičtí dopravci (např. síťoví, nízkonákladoví) provozující určité množství linek. Jejich flotily zahrnují různé typy letadel, s různou kapacitou. Jsou zaměřeni na přepravu většího počtu cestujících (z pravidla více než 18). Snaží se obsadit maximální počet

sedadel na svých linkách. Cestujícím jsou nabízeny přestupy v rámci sítě každého dopravce, standardní občerstvení a různé varianty doplňkových služeb. Kromě přepravy cestujících se tito dopravci snaží doplnit své kapacity v letadlech přepravou zboží, pošty apod.

Nepřavidelné lety – jsou nabízeny jednak tzv. charterovými dopravci nebo privátními leteckými společnostmi. Není zde dán jasný letový řád. Lety jsou dopředu objednávány zákazníkem, kterým bývají u charterových dopravců cestovní agentury a u privátních pak jednotlivci (brokeři). Místa na těchto letech nejsou veřejně nabízena. Lety jsou směřovány výhradně do destinací podle přání zákazníka. Flotily privátních dopravců tvoří především typy letadel, která mají menší sedadlovou kapacitu (do 18 míst), za to poskytují vysoký komfort a kvalitu přepravy. Cestujícím jsou nabízeny služby, které běžný zákazník nemá. Je to především zmíněné pohodlí, vlastní posádka včetně letušky nebo občerstvení na přání zákazníka.

Hlavní činností, kterou letecký dopravce poskytuje je logicky přeprava cestujících nebo nákladu. Vedle toho může mít ovšem dopravce dceřiné společnosti. Velcí letečtí dopravci si sami sobě provádějí například odbavení letadel a cestujících nebo si jsou schopni opravovat a udržovat svou flotilu letadel. Tímto způsobem se dají ušetřit nemalé náklady.

Letecký dopravce je organizován a rozdělen do celků, které se zabývají pouze specifickou činností. Pro udělení osvědčení leteckého provozovatele musí být pro každou činnost definována odpovědnost vedoucích pracovníků. Obecně můžeme říci, že zaměstnanci leteckých společností musí mít potřebné znalosti, dovednosti a smysl pro zodpovědnost.

Mezi základní činnosti leteckého dopravce řadíme:

Letový provoz – pracovníci jsou zodpovědní za zajištění palubního personálu pro provoz, plánování letů s cílem zabezpečit finální let. Tím je myšleno například příprava letové dokumentace.

Údržba flotily – provádění potřebných oprav dané stavem techniky, údržba a čištění interiéru, pravidelné kontroly a vedení letadlové dokumentace.

Pozemní obsluha letadel – zde spadá technické odbavení a smluvní zabezpečení stejných služeb na ostatních letištích.

Management a správa společnosti – samotné řízení a rozhodování v oblasti strategie podniku, optimalizace činností, agenda související s odměňováním zaměstnanců, popřípadě právní služby.

Řízení kvality a bezpečnosti – plnění podmínek dané státem.

2.4 Regulátor [2]

Letiště a letové provozní služby umožňují leteckým dopravcům nakládat a vykládat zavazadla nebo zboží a dopravovat je bezpečným a efektivním způsobem. Tento proces se uskutečňuje pod dozorem regulátora v rámci národních zákonů a předpisů. Úlohou regulátora je dbát na to, aby se výše tři popsané složky rozvíjely a odpovídaly současným i budoucím požadavkům.

Regulace se uskutečňuje na dvou úrovních – *vládní* (státní) a *nevládní* (mezinárodní). Na mezinárodní úrovni se hledají nástroje regulace v různých oblastech. Jedná se o:

Oblast dopravně politickou – jedná se zde o prosazení vzájemných podmínek mezi státy, tak aby byl umožněn letecký provoz. Základním dokumentem, který o těchto podmínkách mluví je Chicagská úmluva z roku 1944. Organizací, která vydává standardy pro leteckou dopravu spolu s leteckými předpisy se nazývá ICAO (Mezinárodní organizace civilního letectví). Předpisy se nazývají Annexy a jsou přebírány členskými státy a následně implementovány do národních právních řádů. V České republice jsou známy pod předpisy řady L 1-19.

Oblast obchodně přepravní – v této oblasti se bavíme o uzavírání vzájemných smluv mezi dopravci a uživateli. V praxi jde o to, aby byli mezi jednotlivými státy uznávány přepravní doklady, tarify nebo aby došlo k přeúčtování navigační služeb a letištních poplatků. Organizace, která tuto oblast reguluje je Mezinárodní sdružení leteckých dopravců IATA.

Oblast technickoprovozní – mezinárodní letecká doprava vyžaduje vysokou úroveň standardizace a unifikace technických prostředků a zařízení. Základními pilíři se v této oblasti staly normy, doporučení či postupy vydávané organizací ICAO. Vedle těchto pilířů je ale kladen důraz i na kvalitu létajícího a nelétajícího personálu. Regulátorem této oblasti byly Sdružené letecké úřady JAA, které zpracovávaly předpisy řady JAR. Tyto pravomoci, ale přešly na Evropskou agenturu pro bezpečnost v letectví EASA.

Oblast bezpečnostní – zde se zabýváme ochranou civilního letectví před protiprávními činy. Celá tato oblast se logicky prolíná do všech ostatních. Do bezpečnostní oblasti spadají například dozor nad způsobilostí letadel, jejich provozuschopnost, licencování leteckého personálu nebo stanovení a dodržování bezpečnostních letových norem. Regulátorem je zde opět ICAO a samotné státy, popřípadě orgány jím pověřené.

Oblast právních úprav – jedná se o právní úpravy všech výše vyjmenovaných příkladů. Dále se zde zabýváme ochranou před nekalou soutěží mezi dopravci, zneužívání monopolního postavení apod.

Cílem regulace je formulovat a vydávat příkazy k zavedení daných požadavků v systému letecké dopravy. Základním prvkem regulačního systému bývá ministerstvo nebo státem pověřená organizace. Vrcholným regulačním orgánem v České republice je Ministerstvo dopravy ČR. Nicméně MD nerozhoduje úplně ve všech oblastech. Ponechalo si pouze pravomoci jako je udělování licencí pro provozování obchodní letecké přepravy nebo povolování zahraničnímu leteckému dopravci provoz na území ČR. Ostatní přímé pravomoci a agendu přesunulo Zákonem o civilním letectví na Úřad pro civilní letectví. Přímou odpovědným orgánem v rámci ministerstva je Odbor civilního letectví. Jeho úkolem je realizovat a prosazovat dopravní politiku v ČR.

Úřad pro civilní letectví je pověřen výkonem státní správy ve věcech civilního letectví. Jeho zaměstnanci rozhodují o letové způsobilosti letadel, vydávají příslušné dokumenty, ověřují letovou způsobilost nebo vydávají povolení k provozování letišť. Mimo to je tento úřad také stavebním úřadem pro letecké stavby. Dále vede evidenci letadel a leteckého personálu v leteckém rejstříku a další činnosti vyplývající ze zákona.

Pod MD spadá i Ústav pro zjišťování příčin leteckých nehod. Jak už z jeho názvu vyplývá, vede vyšetřování leteckých nehod a vydává závěrečnou zprávu a doporučení k leteckým nehodám.

3. Bezpečnost

Legislativně se o bezpečnosti v civilním letectví hovoří v několika zákonech a předpisech. Prvním z nich je Zákon o civilním letectví 49/1997 Sb., dalším jsou předpisy řady L-17 Ochrana civilního letectví před protiprávními činy a L-19 Řízení bezpečnosti.

Máme zde dva pojmy, které rozlišujeme. Prvním z nich, který hovoří o bezpečnosti, je security. To je ochrana civilního letectví před protiprávními činy. Týká se všech nezákonných zásahů, jejichž charakter a nebezpečnost se postupně mění s dobou a změnou politické situace. Druhým je safety, to je stav, ve kterém je nebezpečí újmy na zdraví či škodě na majetku zredukováno a udržováno na nebo pod přijatelnou úroveň pomocí průběžné identifikace nebezpečí a řízení rizik.

Pro zapamatování a rozlišení pojmů uveďme příklad z praxe. Máme zde pracovníka letecké společnosti, který je oprávněn manipulovat s letadly pomocí zařízení pro vytlačování a přetahování (tzv. pushback). Jestliže přijde do zaměstnání pod vlivem omamných látek a způsobí při vykonávání pracovních povinností škodu na letadle, je to problém pojmu safety. Jelikož letecká společnost nedbala na prevenci při školení zaměstnanců, případně dopustila to, že zaměstnanci bylo umožněno vykonávat daný den práci, aniž by byl odhalen například dechovou zkouškou. Jestliže, se ale do prostoru letiště, vlivem špatně dovřených dveří či špatného zabezpečení v letecké společnosti, dostane osoba, která není zaměstnancem letecké společnosti a začne s letadly manipulovat, způsobí škodu na letadle, je to pro změnu problém security. Této osobě totiž měl být zabráněn vstup do prostorů letiště, ať už ochrannou službou případně kontrolou pomocí zabezpečovacího systému. Takto jednoduše se dá vysvětlit rozdíl, mezi jednotlivými pojmy. Následující řádky budou věnovány popisu bezpečnosti na letištích.

3.1 Bezpečnost na letišti [4]

Systém zajištění bezpečnosti je pro každé letiště jiný. Budou se lišit podle velikosti letiště, rozsahu provozu, destinací, do kterých jsou lety směřovány či druhy provozu (pravidelný, nepravidelný, všeobecné letectví). Cíl ale zůstává stejný. Zabránit tomu, aby se do letadla dostaly nedovolené předměty, anebo aby do prostoru letiště nepronikly neoprávněné osoby. Při návrhu systému bezpečnosti jsou posuzovány tyto kritéria:

1. ochrana perimetru letiště, letadel na provozních plochách letiště a provozních prostor (terminál)
2. omezení pohybu osob a vozidel
3. bezpečnosti kontroly

3.1.1 Ochrana perimetru letiště

Úroveň zajištění bezpečnosti na plochách letiště, se odvíjí od spolehlivosti kontrol na vstupu a identifikaci osob. Způsob zajištění bude rozdílný letiště od letiště. Je potřeba říci, že neexistuje dokonalý způsob, jak zamezit vstupu. Moderní ochrana spočívá v instalaci technických prostředků, které s vysokou přesností identifikují místo a způsob narušení perimetru. Potencionálnímu narušiteli pak trvá určitý čas na překonání plotu. Výhodou je i to, že plochy letiště jsou rozsáhlé a poskytují i určitý přehled. Je tak dostatek času, na místo vyslat ochrannou službu letiště. Ochrana perimetru letiště je rozhodující, nejen pro zajištění bezpečnosti ve smyslu security, ale i safety. Oplocení totiž brání průniku zvířat a jejich případné srážce s letadly.



Obrázek 3.1: Oplocení letiště Praha (vlastní foto)

Vyšší úroveň zabezpečení je požadována na velkých mezinárodních letištích nebo na některých důležitých objektech. Tohoto není možné dosáhnout jen oplocením. Na zajištění objektů se také používají ochranné systémy bariérového typu, popřípadě systémy, které pracují na fyzikálních principech. Při výběru systému se posuzuje i vliv okolního terénu na jeho funkci. Neexistuje dokonalý

systém. Systém vhodný pro jednu lokalitu, může být v jiné nepoužitelný. Rozlišujeme tyto druhy zabezpečení: Mikrovlnný systém, systém s elektrickým polem, systémy citlivé na tlak nebo vibrační a deformační detektory. Kombinací těchto systému by bylo teoreticky možné vytvořit dokonalý, neproniknutelný systém. Prakticky to možné však není. Integrací několika systému do jednoho, stoupá počet prvků, klesá spolehlivost a rovněž se zvyšuje cena celého systému.

3.1.2 Omezení pohybů osob a vozidel

Obvyklým opatřením, které se běžně používá, je kontrola oprávněnosti vstupu. Nejpoužívanějším způsobem kontroly je používání magnetických karet. Při vstupu do areálu osoba přiloží kartu na čtecí hlavu a systém zkontroluje, zda má daná osoba oprávnění vstupu. Zároveň je takto možné registrovat pohyb osob po letišti. V kombinaci se vstupní kartou, se používají i osobní kódy, kdy pracovník nejen přiloží kartu, ale zadá na klávesnici i svůj kód. Tím se omezí možnost zneužití karty při jejím odcizení. Identifikaci pracovníka je možné ještě doplnit o kontrolu biometrických znaků (otisky, hlasová identifikace apod.).



Obrázek 3.2: ID karta, Oprávnění k řízení automobilu na Letišti Ostrava a.s. (vlastní foto)

U vozidel je to poněkud jiné. Musíme rozlišovat to, zda se vozidlo bude pohybovat pouze v neveřejné části nebo i na provozních plochách. V každém případě každé z aut má svou kartu s oprávněním k pohybu po letišti. Navíc ve vozidle musí sedět i proškolená osoba, způsobilá řídit vozidlo po letišti. V perimetru letiště jsou pak určeny brány sloužící ke vstupu. Na těchto místech jsou umístěny pracovníci ostrahy, kteří kontrolují oprávnění vozidla a vozidlo samé. Do jaké míry však mohou pracovníci ostrahy zkontrolovat například popelářský vůz, ve kterém lze ukrýt výbušné zařízení téměř kdekoli, je otázkou. Nicméně, jestliže se vozidlo pohybuje i po provozních plochách letiště, je vybaveno vysílačem polohy a radiostanicí. Řídící věž má pak přehled o jeho pohybu.

3.1.3 Bezpečnostní kontroly

Účinným opatřením proti pronesení zakázaných předmětů na palubu letadla jsou bezpečnostní kontroly jak osob, tak zavazadel. Kontrolu zavazadel je možné provádět ručně nebo pomocí rentgenů. Manuální kontrola má několik výhod oproti rentgenům. Například se dají jednoduše identifikovat jednotlivé předměty v zavazadle, nicméně pracovníci provádějící kontrolu musí vynaložit určité množství času na prohlídku. Naopak rentgeny lehce objeví tajné úkryty v zavazadlech. Rovněž lze zkontrolovat více zavazadel jedním pracovníkem za kratší čas. Aby byla zabezpečena efektivní kontrola, musí zařízení obsluhovat řádně proškoleny pracovníci.



Obrázek 3.3: Bezpečnostní kontrola [5]

Obecně, detekční zařízení na zjišťování výbušnin či jiných nepřipustných předmětů, musí splňovat určitá kritéria. Mezi zařízení patří již výše zmíněné rentgeny, detektory kovů, analyzátory plynů apod.

3.2 Přeprava nebezpečného zboží letadlem

Nebezpečné zboží je přepravováno letadly stejně tak, jako kufry cestujících. Samozřejmě se musí dodržovat přísná bezpečnostní opatření. Podmínky a pravidla, za jakých se tento typ zboží přepravuje určuje na mezinárodní úrovni IATA manuál pro přepravu nebezpečného zboží a ICAO předpis Technické instrukce pro bezpečnou přepravu nebezpečného zboží ve vzduchu. Manuál vydávaný organizací IATA se odlišuje od předpisu ICAO v tom, že odráží provozní specifikaci dopravců a má jinou strukturu. Na národní úrovni se jedná o předpis řady L18 – Bezpečná letecká doprava nebezpečného zboží [6].

Nebezpečné zboží klasifikujeme do tří kategorií [7]:

- a) zboží, jehož přeprava letecky je obecně povolena, protože splňuje všechny požadavky balení a vlastní dopravu
- b) zboží, které lze přepravovat jen za zvláštních opatření
- c) zboží, které je zcela vyloučeno z letecké přepravy

Podle nebezpečnosti je zboží rozděleno na tři skupiny:

- 1) látky velké nebezpečnosti
- 2) látky střední nebezpečnosti
- 3) látky malé nebezpečnosti

Posledním rozdělením je podle druhu a vlastností. Zde je devět tříd nebezpečnosti. Jednotlivé třídy se podle povahy dělí dále do divizí.

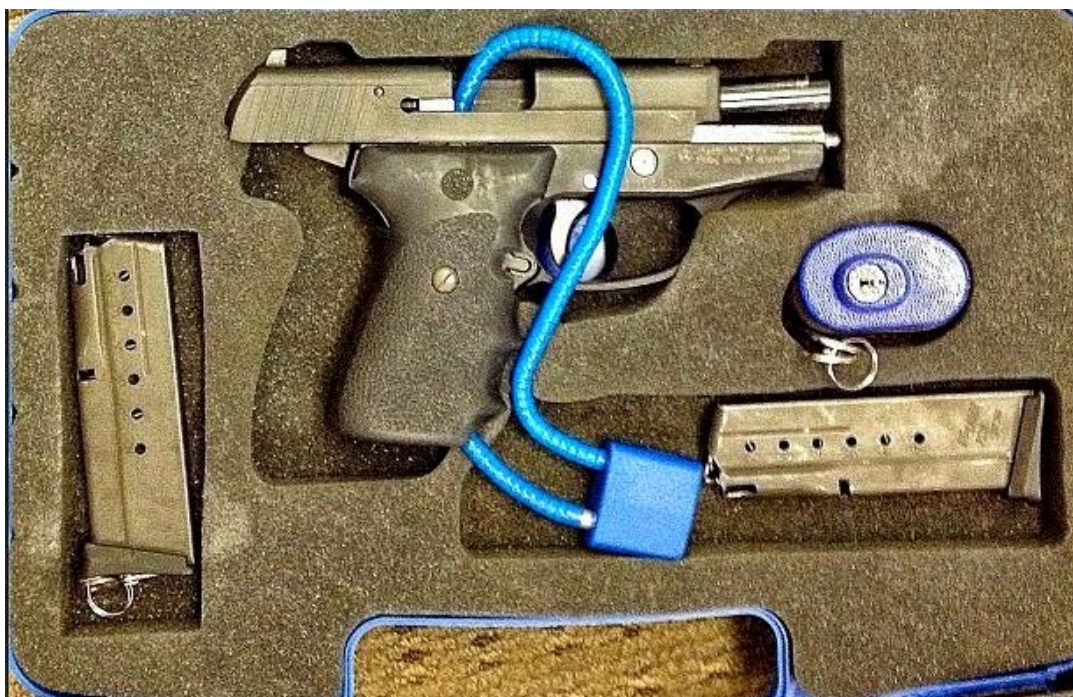
Nebezpečné zboží se přepravuje jednak v nákladovém prostoru letadel pro cestující nebo upravenými nákladními letadly v kontejnerech. Samozřejmě je nutné zmínit, že to bude záviset na charakteru a povaze přepravované látky. Výbušniny rozhodně nebudou naloženy do letadla, které přepravuje cestující. Zboží je zabaleno ve standardních obalech a musí být označeno výstražným štítkem pro značení nebezpečnosti. Kromě výstražných štítků se používají ještě pomocné štítky pro pozemní obsluhu. Jejich účelem je upozornit personál, na okolní vlivy na zboží při manipulaci na zemi. V letadle je zboží náležitě uloženo a přivázáno i lany, tak aby nedošlo k pohybu a k následnému poškození zboží. [7]

Letecký dopravce musí vlastnit k přepravování nebezpečného nákladu oprávnění od kompetentního úřadu. Aby oprávnění mohl získat, musí prokázat, že dodržuje přísné bezpečnostní standardy a postupy. Oprávnění je poté uvedeno v AOC (provozní licenci) leteckého dopravce. Může, ale nastat situace pro jednorázovou přepravu nebezpečného zboží. Poté se vydává samostatné oprávnění.

K přepravě nákladu je nutné mít nebo si pronajímat infrastrukturu (cargo terminál) s technickými prostředky a pravidelně školeným personálem. [7]

Přepravované zboží je doprovázeno mimo jiné fakturou a dokumentem zvaným deklarace. Za správné vyplnění je zodpovědný odesílatel zboží. [6]

Poměrně častým případem přepravy zboží u privátních letadel bývají palné zbraně. Tento typ nákladu je označen za nebezpečné zboží a spadá do první kategorie rozdělení. První podmínkou je, že zbraně musí být přepravovány v zapsaném (odbaveném) zavazadle, a navíc i odděleny od střeliva. Dále musí být umístěny v pevném zamykacím kufříku s vytaženým zásobníkem. Kufřík se poté ukládá do zavazadlového prostoru letadla. Cestující musí vlastnit nejen zbrojní průkaz země, kde byla zbraň vydaná, ale rovněž musí splňovat podmínky toho státu, kde je přepravován. Tyto podmínky se liší stát od státu. [8]



Obrázek 3.4: Zbraň umístěná v kufříku [9]

4. Technické/obchodní odbavení

Ať už přiletí na letiště jakékoliv letadlo, bude potřebovat určité druhy služeb. Právě o zajištění těchto služeb se stará handling. Jako český ekvivalent bychom mohli přiřadit odbavení. Služba zvaná handling se dělí na dvě části. A to na odbavení cestujících (obchodní handling) a odbavení letadla (technický handling). V následujících řádcích se budeme věnovat oběma druhům odbavení. Zvláště se zaměříme na to, jak probíhá odbavení u klasického linkového dopravce, a jaký je rozdíl u business (privátního) letu.

4.1 Obchodní odbavení cestujících [1]

Proces odbavení cestujících má za cíl zajistit, aby nástup na palubu daného letadla byl umožněn pouze těm, kteří mají platnou rezervaci na konkrétní let, osobní doklady (pas, víza apod.), správný počet, velikost a váhu odbavených zavazadel.

Cestujícímu, po zaplacení objednávky k letu, je vydána letenka (přepravní doklad), na které jsou specifikovány tyto údaje:

- jméno cestujícího
- letecká společnost, jejímž jménem je letenka vystavena
- jednotlivé úseky cesty
- použité dopravce a čísla linek
- rezervační status
- povolená váha zavazadel
- vystavující kancelář nebo agentura
- typ tarifu, na jehož základě je letenka vystavena
- jednotlivé taxy a poplatky připočítávané k tarifu
- zakódované tarifní podmínky
- rezervační systém, ve kterém je letenka vystavena
- rezervační kód
- omezení aplikovatelné na změny použitých dopravců nebo spojů

4.1.1 Odbavení cestujících klasického dopravce

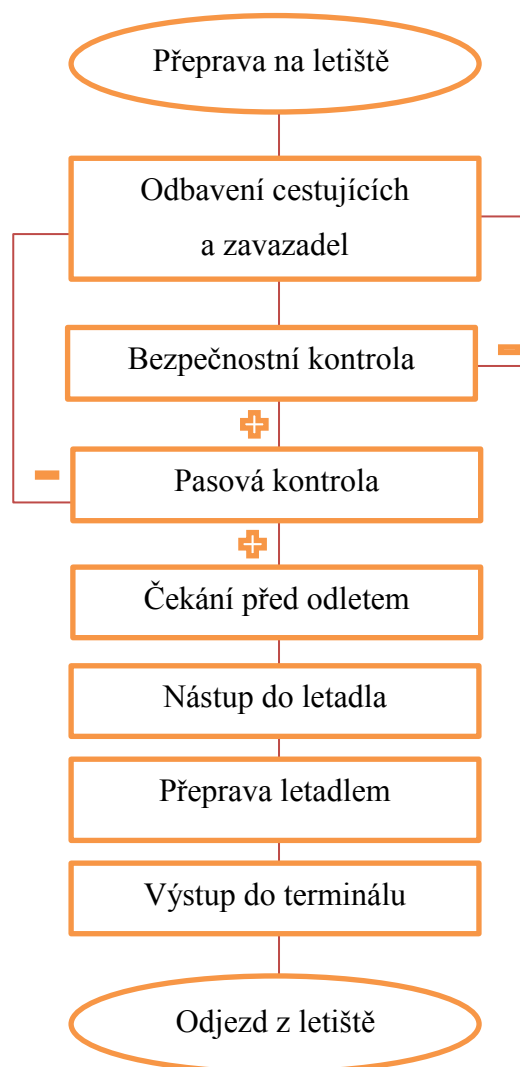
Proces odbavení pro cestujícího začíná v odletové hale. Samotné odbavení je organizováno několika způsoby:

odbavení u přepážky – zde cestující letenku předkládá spolu se svými doklady. Přepážky jsou rozděleny jednak podle leteckých společností, u kterých má cestující let zaplacený anebo podle třídy (ekonomická, první třída) ve které cestující letí. Cestující je prověřený odbavovacím systémem a je mu vydána palubní vstupenka. Na palubní vstupence nalezne čas odletu letadla a číslo brány (gate), kde se má k odletu dostavit. Pokud nechával odbavovat i svá zavazadla dostane i zavazadlový lístek.

samoobslužné odbavení – s rozvojem technologie, je umožněno cestujícím odbavit se sám, a to komunikací s odbavovacím kioskem. Cestující zvolí jazyk, ve kterém chce komunikovat, zadá několikamístný kód ze své letenky a postupuje dle pokynů. Po dokončení je mu vytisknuta palubní vstupenka. Doklady předkládá až při vstupu k bezpečnostní kontrole. Jestliže, má cestující zavazadla, ty odbaví zvlášť u specializované přepážky.

internetové odbavení – tento typ odbavení lze provést přes mobil nebo počítač přímo z pohodlí domova. Cestující tak nemusí spěchat na letiště. Po absolvování internetového odbavení je cestujícímu vygenerováno potvrzení o odbavení, které je nutné mít u sebe. Na většině letišť není potřeba ho mít ani vytisknuté. Stačí pokud je v mobilním zařízení.

Po odbavení cestující pokračuje k bezpečnostní kontrole, kde musí projít bezpečnostním rámem. Předměty, které si chce cestující vzít s sebou na palubu letadla, musí vyložit a nechat zkontrolovat pod rentgenem pracovníky ostrahy letiště. Jestliže cestující letí do zemí mimo schengenský prostor, tak po bezpečnostní kontrole předkládá navíc pas. Po absolvování celého procesu, přejímá za cestujícího odpovědnost letecká společnost, která ho přepravuje. Je-li let z určitého důvodu zrušen, cestující dostává náhradu ve formě stravenek nebo hotelu k přenocování. Celý letecký přepravní proces, včetně odbavení, je přehledně vidět na vývojovém diagramu:



*Obrázek 4.1: Vývojový diagram
převravního procesu – klasický cestující
(autor)*

4.1.2 Odbavení business cestujících

Odbavení těchto cestujících probíhá odlišným způsobem. Tento typ klientely nekupuje letenku, ale přes prostředníka (tzv. broker), objednává celé letadlo. Tím odpadá odbavení u přepážky nebo přes internet. Prostředník nebo přímo klient, podepíše smlouvu o přepravě (kontrakt), ve které jsou upraveny podmínky přepravy.

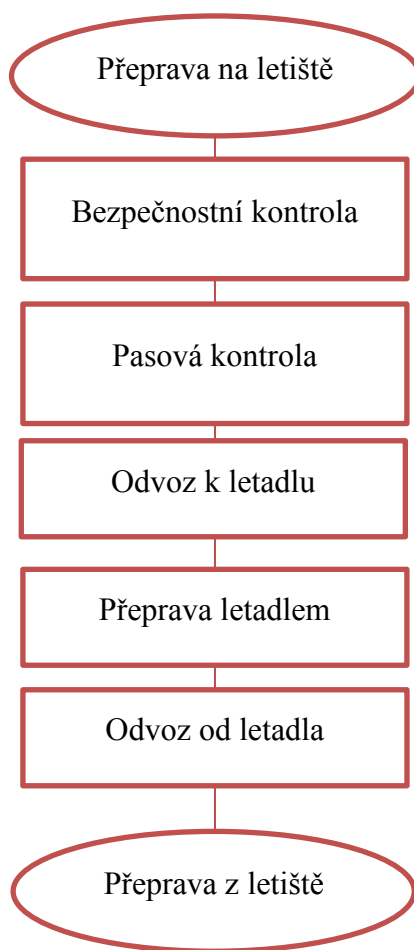
| AIR TRANSPORTATION AGREEMENT n. 16049 | | | | | |
|---|--|---|------------------------|-------------|------------|
| DATED 25.5.2017 | | | | | |
| between | | | | | |
| Customer: Air Charter Service Ltd. Millbank House 171 - 185 Ewell Road Surbiton United Kingdom | | | | | |
| Carrier: QS Airlines, Inc. Václavské nám. 21 110 00 Praha Czech Republic | | | | | |
| The parties have agreed that the "Carrier" performs air transportation of passengers, luggage, goods and mail (hereinafter called "flight") of the "Customer" using "Cessna CJ-2" plane on the basis of air transportation rules and other air transportation regulations. | | | | | |
| The parties have agreed that carrying-out of the route will be according to the schedule: | | | | | |
| From | | To | NM | Flt. | PAX |
| EGMC, Southend, Southend-On-Sea, United Kingdom 28 May 2016 22:30 UTC | | LEIB, Ibiza, Spain 29 May 2016 00:47 UTC | | 02:17 | 3 (7) |
| LEIB, Ibiza, Spain 29 May 2016 17:00 UTC | | LFMN, Nice Cote D'azur, Nice, France 29 May 2016 18:21 UTC | | 01:21 | 5 (7) |
| Price: | | | 18,250 EUR | | |
| TERMS AND CONDITIONS: This offer is valid subject to the availability of the aircraft and crew, permissions, weather conditions and traffic rights where necessary. The offered charter price is net to QS Airlines, Inc. If this offer is acceptable, we kindly ask you to sign it and return it to sales@qsairlines.cz . It is hereby agreed that QS Airlines, Inc. shall provide the aircraft specified above for the above mentioned journey(s) for Customer's use, under the terms in this agreement and subject to the additional conditions set out in the Terms & Conditions (presented upon request), which the parties acknowledge and which forms an integral part of this agreement. | | | | | |
| PRICE INCLUDES: - basic refreshment, additional catering and stewardess on board available upon request - fuel, insurance of aircraft, landing and take-off fees, technical management - handling (except VIP-Handling), navigation/Eurocontrol fees - airport outside of operating hours fee and fees due to operations outside official airport hours | | | | | |
| PRICE EXCLUDES: - de-icing, transport from/to the airport, visa - VAT if applicable for any services | | | | | |
| WITHDRAWAL FEE: 72-48 hours prior = 10 %, 48-24 hours prior = 25%, less than 24 hours prior = 50%, no notice/no show = 100% of Total Price | | | | | |
| NOTE: Any further costs will be charged additionally on the basis of proved. This offer is subject to receipt of all necessary permissions and slot. Immigration visas and passports validity are in the responsibility of the flying passengers. General Terms and Conditions of QS Airlines, Inc. Charter Contract shall apply to this Flight Confirmation. Payment of the total Charter Price shall be made in full, cleared funds prior to commencement of the Flight Schedule to such bank account as Carrier may notify to Customer. Payment has to be done in a way through which the whole amount is on the respective QS Airlines, Inc account without any deductions. | | | | | |
| Carrier: | | | Customer: | | |

Obrázek 4.2: Obchodní smlouva (foto autor)

Cestující business letů je od ostatních oddělen, to znamená, že chodí jiným vstupem. To platí i u bezpečnostní kontroly. Svá zavazadla svěřuje personálu letecké společnosti (např. pilotovi). Na velkých letištích, bývají pro tyto lety zvláště zřízené terminály.

Lze říci, že cestující nechce čekat, nicméně pokud má čas nebo se vyskytne neočekávané zdržení, je pro něj nachystána VIP místnost, včetně občerstvení, ve které může relaxovat. Je-li cestující připraven, čeká na něj transport přímo k letadlu.

Jestliže u přepravy klasickým dopravcem, cestující čeká na letadlo, zde to neplatí. V tomto případě, letadlo čeká na cestujícího, který určuje kdy chce odletět. Opět byl pro přehlednost zpracován vývojový diagram přepravního procesu.



Obrázek 4.3: Vývojový diagram přepravního procesu – business cestující cestujících (autor)

4.2 Technické odbavení letadla [4]

Letecká společnost je nejdůležitějším zákazníkem jak pro letiště, tak pro odbavovací společnost. Základními požadavky všech leteckých společností je:

Zaručení bezpečnosti letadla – letadlo se nesmí při procesu odbavení poškodit. Dosáhneme toho tím, že personál, který se stará o odbavení letadla bude řádně proškolen, a především bude zodpovědný.

Zkracování časového odbavení letadla – soubor činností, které budou popsány níže je určitým způsobem daný a nelze tyto činnosti vynechat. Nicméně opět zde důležitou roli hraje personál, který letadlo odbavuje. Pokud je sehraný, nedochází ke zpoždění.

Odbavovací proces se skládá z řady činností, které zabezpečuje proškolený personál pomocí moderního technického vybavení. Rozeznáváme tři základní způsoby přístupu k odbavení letadla:

Využití vlastních technických prostředků letadla – to znamená, že například letadlo nepotřebuje k výstupu cestujících schody, ale má zabudovány vlastní

Odbavení pomocí mobilních technických prostředků – po přiletu letadla k němu přijedou schody, pozemní zdroj nebo cisterna s palivem

Odbavovací plocha se zabudovaným technickým vybavením – po přiletu letadlo pojíždí na plochu, kde jsou například v zemi zabudovány potrubí pro plnění paliva apod.

Každý z těchto přístupů má své výhody a nevýhody. Jednotlivé varianty je mezi sebou možné kombinovat. Volbu způsobu odbavení ovlivňuje typ letadla, kapacita letiště nebo intenzita využití odbavovací plochy. Na většině letišť jsou použity mobilní prostředky. Odbavovací plocha se zabudovaným vybavením je velmi finančně náročná a vyplatí se pouze tam, kde je nutné odbavit velký počet letadel. Na druhou stranu výhoda takové plochy tkví v omezení rizika poškození letadel, zrychlení času odbavení a v nižším počtu pracovníků.

4.2.1 Odbavení klasického dopravního letadla

Následující řádky budou věnovány popisu některých z činností, které jsou zapotřebí pro odbavení klasického dopravního letadla. Nakonec byl zpracován vývojový diagram, tak jak tyto činnosti po sobě následují.

Navedení letadla na odbavovací plochu – po přiletu, je službou řízení letového provozu letadlu určena pojížděcí dráha na odbavovací plochu. Jestliže se jedná o komplikované přijetí letadla, je mu poskytnuta služba marshalla, který pomocí automobilu, letadlo navede na konečné místo. Pokud není potřeba použít automobil, marshall stojí na odbavovací ploše a letadlo navádí pomocí signalizační tyčí. Na odbavovacích plochách se zabudovanými zařízeními se vyskytují signalizační systémy, které letadlu umožní rovněž přesné zaparkování.



Obrázek 4.4 Navádění letadla masrshallem (foto autor)

Výstup a nástup cestujících – cestující z letadla vystupují nebo nastupují několika způsoby. Většinou jsou použity schody. Ty mohou být jak součástí letadla nebo mohou být mobilní. Na odbavovacích plochách se rovněž vyskytují nástupní mosty, které vedou přímo od terminálu. Výhodou těchto mostů je rychlý výstup a nástup cestujících a volný pohyb mechanizačních prostředků kolem letadla, tedy zvýšená bezpečnost cestujících. Nevýhodou je cena a technologická náročnost.



Obrázek 4.5: Nástupní mosty (foto autor)

Naložení a vyložení zavazadel – je u letadel poměrně náročné, a to vzhledem k množství, které je nutné naložit a vyložit. U letadel, které jsou proto uzpůsobeny, je možné využít například kontejnerů nebo palet. Nicméně, většina letadel je nakládána ručně s využitím pásových dopravníků.



Obrázek 4.6: Pásový nakladač [10]

Vytlačování letadel – u odbavovacích ploch, u kterých jsou využity zmíněné nástupní mosty, letadlo zajíždí přímo k terminálu. Není tak schopné svépomocí vyjet zpět. Proto se využívá tahačů, které letadlo vytlačí zpět.



Obrázek 4.7: Využití tahače (foto autor)

Nevýhodou zůstává pořizovací cena takového tahače. Rovněž pro velká letadla je nutné použít k tomu uzpůsobený tahač.

Plnění letadel – zabezpečení plnění paliva se provádí dvěma způsoby. Jednak se dá využít zabudovaného hydrantového systému v odbavovací ploše. Častějším způsobem však bývá plnění z cisterny.



Obrázek 4.8: Tankování letadla (foto autor)

oplnění pitné vody/odčerpání toalet – vzhledem ke spotřebě vody na palubě je nutné vodu v nádržích letadla po letu doplnit. Rovněž je žádoucí odčerpat toalety. K oběma činnostem slouží upravená vozidla.

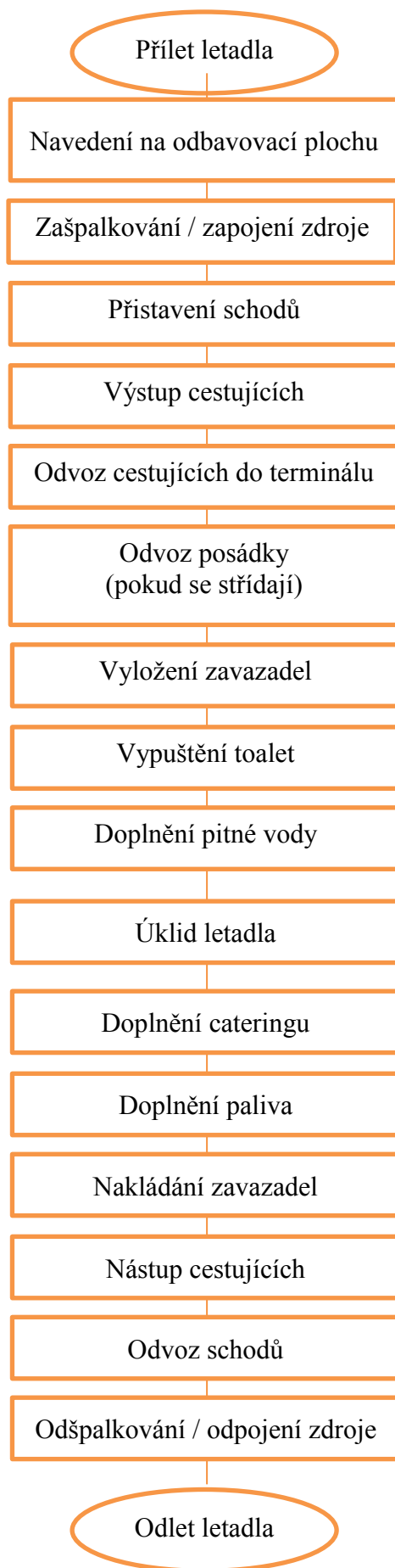
Dodávka elektrické energie/stlačeného vzduchu – pro dodávku elektrické energie slouží u letadla motory. Ty jsou ovšem při odbavení logicky vypnuté. Většina letadel má na své palubě pomocnou energetickou jednotku. Ta je ale hlučná a spotřebovává poměrně velké množství paliva. Aby se docílilo nepřerušené dodávky el. energie připojuje se k letadlu zdroj. Jestliže má letadlo při startu problém nahodit své motory, využívá se stlačeného vzduchu, který je umístěn v nádrži. Ta se připojuje k letadlu.



Obrázek 4.9: Pozemní zdroj (foto autor)

Odmrazování – v zimních obdobích dochází k namrzání letadla ledem, což je velmi nebezpečné. Proto jsou letadla oštrikována speciální směsí proti namrzání. Odmrazování je prováděno mimo odbavovací plochu, na přesně určených místech.

Doplňkové služby – mezi tyto služby lze zařadit úklid letadla, doplnění cateringu, případně tisk příprav pro piloty nebo monitorování ATC slotu. Tyto služby zajišťuje handling, letiště nebo jiná dodavatelské společnosti.



Obrázek 4.10: Vývojový diagram odbavení klasického letadla (autor)

4.2.2 Odbavení business (privátního) letadla

Technické odbavení privátního letadla se od klasického liší v detailech. Business letadla jsou vybaveny vlastními schody pro nástup a výstup cestujících. Cestující jsou najednou se zavazadly odváženi v automobilu od letadla přímo do terminálu. Stejně jako ostatní, pokud přilétávají z mimo schengenského prostoru, musí projít pasovou kontrolou.

Služby, které jsou klasickému linkovému letadlu poskytovány běžně, jsou u těchto typů letu na vyžádání. Pro příklad jsou popsány ty, které jsou prováděny nejčastěji.

Odvoz cestujících – na rozdíl od klasického linkového letadla, kdy cestující buď odcházejí pěšky nástupním mostem nebo jsou odváženi autobusem, u privátního letu je transport zajištěn menším, ale za to luxusnějším automobilem.



Obrázek 4.11: Odvoz cestujících od letadla [11]

Transport posádky/zajištění hotelu – často se stává, že posádka zůstává v destinaci a čeká na cestující. Proto, je nutné zajistit odvoz posádky do hotelu. I v tomto může pomoci handling a vše objednat.

Objednání cateringu – cestujícím je zajišťováno jídlo a pití na přání, ale také i horká voda, led nebo denní tisk. Handling při objednávání hraje prostředníka mezi leteckou společností a cateringovou společností. Cateringové společnosti navíc musí vlastnit certifikát, že tyto služby mohou poskytovat a dodávat leteckým společnostem.

Přetah letadla – vzhledem k různým velikostem odbavovacích ploch a jejich vytížení je nezbytné manipulovat s letadly. Manipulaci zajišťují pracovníci s tahači. Na každé z letadel však může být různě velký tahač. To je dáno jednak hmotností letadla, a taky způsobem uchycení tahače k letadlu. Záleží rovněž i na vzdálenosti, kterou je nutné ujet.

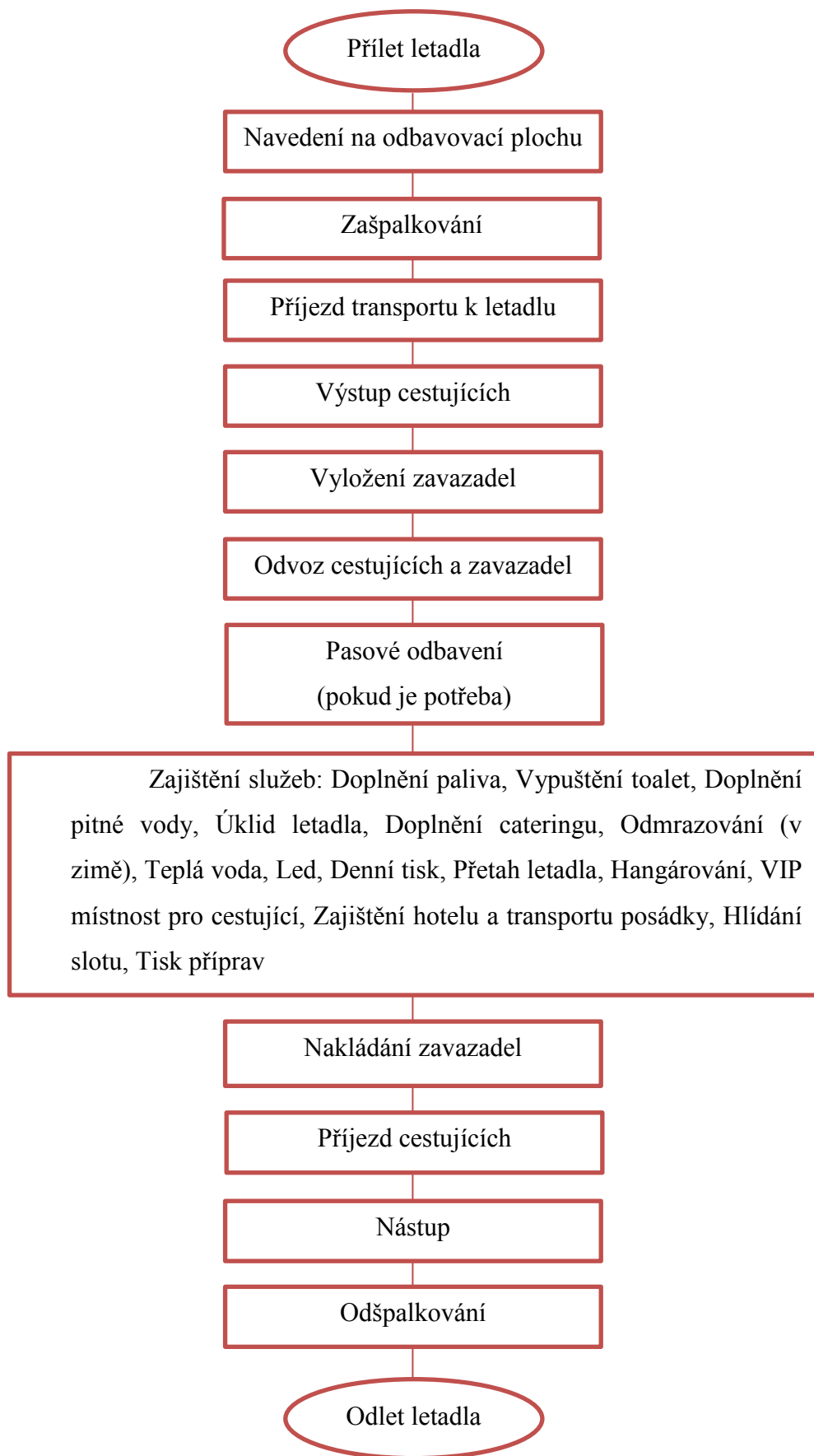


Obrázek 4.12: Přetahování letadla (foto autor)

Hangárování – vzhledem k tomu, že letadla privátních provozovatelů nejsou tak velká jako klasická linková letadla, je možné je v případě například nepříznivých meteorologických podmínek přetáhnout do hangáru.



Obrázek 4.13: Hangárování letadla (foto autor)



Obrázek 4.13: Odbavení business jetu (autor)

5. Návrh řešení v oblasti technického a obchodního odbavení

V této kapitole se budeme zabývat návrhem na založení společnosti, která bude odbavovat zákazníky. V první řadě musíme prozkoumat český trh a vybrat vhodné letiště, kde handlingovou společnost založíme a definovat vhodného zákazníka pro tuto společnost a jako poslední vypočítat, při jakém objemu odbavených letadel bude společnost v zisku.

5.1 Výběr vhodného letiště

Obecně lze říci, že by se mělo jednat o letiště s určitými parametry, tak aby odpovídalo provozu letadel segmentu business jet a zároveň bylo malým regionálním letištěm definovaným v kapitole 2. Obsahovat by mělo tyto parametry:

Infrastruktura – letiště musí být vybaveno dostatečně dlouhou vzletovou a přistávací dráhou se zpevněným betonovým povrchem, prostředky pro přesné a přístrojové přiblížení, terminálem, kancelářským zázemím k pronájmu, technickými prostředky pro odbavení letadla.

Provozní doba – je časové rozmezí, kdy je letiště otevřeno. Pro odbavení letadel segmentu business jet, je velkou výhodou, když je letiště otevřeno 24 hodin denně.

Typ provozu – na vhodném letišti musí být povolen civilní/mezinárodní provoz, a to za podmínek, které umožňují tzv. lety IFR. To jsou lety, kdy je využíváno přístrojového vybavení letadla.

Poskytované služby – jedná se především o služby řízení letového provozu, catering, čištění, odstranění námrazy z letadel, celní a pasové odbavení, plnění paliva, záchranné a požární služby.

Poloha – umístění letiště vzhledem k okolí, výhodou je krátká vzdálenost od centra města.

Spádová oblast – území, ze kterého mohou odlétat potenciální cestující, tedy zákazníci leteckých společností.

Dopravní dostupnost – návaznost na pozemní komunikace.

Konkurence – jiné handlingové společnosti vyskytující se na letišti.

Na základě těchto parametrů bylo vybráno 5 letišť, které jsou popsány níže.

5.1.1 Letiště Brno/Tuřany

| | |
|----------------------------|---|
| Infrastruktura | betonová VPD 2650 m, ILS CAT I, terminál, zařízení pro pozemní odbavení letadel |
| Provozní doba | H24 |
| Typ provozu | mezinárodní / civilní/ veřejný IFR/VFR |
| Poskytované služby | ŘLP, Palivo, Celní a pasové odbavení, Bezpečnostní složky, Meto služba, Odstraňování námrazy, Catering, Záchranná a požární služba kat. 7 |
| Poloha | 7,5 km od Hl. nádraží |
| Spádová oblast | Jihomoravský, Zlínský, Olomoucký, Vysočina, severní část Rakouska, jihovýchodní část Slovenska |
| Dopravní dostupnost | silniční |
| Konkurence | Euro Jet, ABS Jets, letiště Brno |

Tabulka 5.1: Údaje o letišti Brno - Tuřany [12]

Částečný závěr

Letiště Brno – Tuřany má poměrně slušné zázemí, infrastrukturu a vybavení pro poskytování handlingových služeb, nicméně zde chybí volné kancelářské prostory k pronájmu. Délka dráhy i systém pro navádění letadel jsou dostačující. Díky tomu je umožněn provoz letadlům nejen za podmínek viditelnosti země (VFR), ale i podle přístrojů (IFR). Provozní doba odpovídá požadavku. Na letišti je povolen mezinárodní provoz, tím pádem jsou poskytovány plnohodnotné služby řízení letového provozu, stejně tak jako celní a pasové služby. Je možnost objednat catering z letištní restaurace. Dopravní dostupnost je velmi dobrá, neboť je letiště napojeno na dálniční síť. Konkurenci zde představují dvě společnosti (ty zde mají pouze své zástupce) a samotné letiště, které poskytuje handlingové služby.

5.1.2 Letiště České Budějovice

| | |
|----------------------------|--|
| Infrastruktura | betonová dráha 2500 m, budova pro celní a pasové odbavení, zařízení pro pozemní odbavení |
| Provozní doba | PO – PÁ 0600 lokálního času – do západu slunce |
| Typ provozu | Vnitrostátní/ civilní/ veřejný Neveřejný mezinárodní VFR |
| Poskytované služby | Záchranná a požární služba kategorie 2, Celní a pasové odbavení na vyžádání, ŘLP (stanoviště AFIS), Palivo |
| Poloha | 6,5 km od Českých Budějovic |
| Spádová oblast | Jihočeský kraj, Vysočina, Plzeňský kraj, severní část Rakouska, jihovýchodní část Německa |
| Dopravní dostupnost | Silniční |
| Konkurence | Euro Jet, letiště ČB |

Tabulka 5.2: Údaje o letišti České Budějovice [12]

Částečný závěr

Letiště České Budějovice je určeno pouze pro vnitrostátní civilní provoz. Na letišti není dostupné celní a pasové odbavení. To se musí v časovém předstihu objednat. Poté je umožněn i provoz mezinárodní. Délka dráhy je dostačující, ale letiště nedisponuje prostředky pro přesné nebo přístrojové přiblížení. Je zde umožněn pouze provoz za podmínek viditelnosti země. S tím souvisí i omezená provozní doba. Letiště je napojeno na dálniční síť a je zde i dobrá dostupnost do centra města. Na letišti působí zástupce soukromé společnosti, ale handlingové služby poskytuje přímo letiště.

5.1.3 Letiště Hradec Králové

| | |
|----------------------------|--|
| Infrastruktura | betonová dráha 2400 m, budova pro celní a pasové odbavení, zázemí pro pozemní personál, zařízení pro pozemní odbavení |
| Provozní doba | PO – NE 0700 lokálního času – do západu slunce |
| Typ provozu | Vnitrostátní/ civilní/ veřejný Neveřejný mezinárodní VFR |
| Poskytované služby | Záchranná a požární služba kategorie 2, Hangárovací prostory, Celní a pasové odbavení pouze na vyžádání, ŘLP (stanoviště AFIS), Palivo, Catering |
| Poloha | 4 km od centra města |
| Spádová oblast | Hradecký, Pardubický Středočeský kraj, Vyočina, jihozápad Polska |
| Dopravní dostupnost | silniční |
| Konkurence | Euro Jet, Orbis Avia, T-Air, letiště HK |

Tabulka 5.3 Údaje o letišti Hradec Králové [12]

Částečný závěr

Letiště Hradec Králové má dostatečně dlouhou vzletovou a přistávací dráhu. Nenacházejí se zde prostředky pro přesné a přístrojové přiblížení, s tím souvisí i omezená provozní doba a možnost přistát pouze za podmínek viditelnosti země (VFR). Jelikož se jedná o vnitrostátní letiště je celní a pasové odbavení pouze na vyžádání. Vzhledem k dobré infrastruktuře je možnost si pronajmout kancelářské prostory. Na letišti působí několik provozovatelů handlingových služeb. Což značí poměrně velkou konkurenci. Je zde dobrá dopravní dostupnost po místních pozemních komunikacích až do centra města.

5.1.4 Letiště Karlovy Vary

| | |
|----------------------------|---|
| Infrastruktura | VPD 2150 m, terminál, ILS CAT I, zařízení pro pozemní odbavení letadel |
| Provozní doba | PO-PÁ 0800–1900 v létě/ 0800-1600 v zimě |
| Typ provozu | mezinárodní / civilní/ veřejný IFR/VFR |
| Poskytované služby | ŘLP, Palivo, Celní a pasové odbavení, Bezpečnostní složky, Meto služba, Odstraňování námrazy, Hangárovací prostory, catering, Záchranná a požární služba kat. 4 |
| Poloha | 4,5 km od centra města |
| Spádová oblast | Karlovarský, Plzeňský, Ústecký, Středočeský, východní část Německa |
| Dopravní dostupnost | silniční |
| Konkurence | Euro Jet, ABS Jets, letiště KV |

Tabulka 5.4 Údaje o letišti Karlovy Vary [12]

Částečný závěr

Letiště Karlovy Vary má vhodnou infrastrukturu, dostatečnou délku vzletové a přistávací dráhy stejně tak jako vybavení pro přesné a přístrojové přiblížení umožňující využít podmínek letu IFR. Nicméně je zde absence volných kancelářských prostor. Omezena je provozní doba letiště. Vzhledem k mezinárodnímu civilnímu provozu je poskytováno v provozních hodinách pasové a celní odbavení. Na vyžádání je dostupné objednání cateringu nebo hangárování letadla. Letiště je napojeno na místní dopravní komunikace. Působí zde zástupci dvou soukromých společností, které si objednávají handlingové služby od letiště.

5.1.5 Letiště Ostrava/Mošnov

| | |
|----------------------------|--|
| Infrastruktura | betonová VPD 3500 m, ILS CAT II, terminál, hangárovací prostory, zázemí pro pozemní personál, zařízení pro pozemní odbavení letadel |
| Provozní doba | H24 |
| Typ provozu | mezinárodní / civilní/ veřejný IFR/VFR |
| Poskytované služby | ŘLP, Palivo, Celní a pasové odbavení, Bezpečnostní složky, Meto služba, Odstraňování námrazy, Hangárovací prostory, Opravárenské služby, restaurace, Záchranná a požární služba kat. 7, Možnost odstranění nezpůsobilých letadel |
| Poloha | 20 km SW od hl. n. Ostrava |
| Spádová oblast | Moravskoslezský, Olomoucký, Zlínský kraj, jižní část Polska a severozápadní část Slovenska |
| Dopravní dostupnost | Silniční, železniční |
| Konkurence | Euro Jet, ABS Jets, letiště Ostrava |

Tabulka 5.5: Údaje o letišti Ostrava-Mošnov [12]

Částečný závěr

Letiště Ostrava-Mošnov je mezinárodním civilním letišťem s velmi dlouhou vzletovou a přistávací dráhou. Infrastruktura letiště je více než dostačující, s možností pronájmu kancelářských prostor v bývalé věži ŘLP. Provozní doba letiště není omezena. Kromě služeb jako hangárování, odstranění námrazy z letadel nebo cateringu, je na letiště prostřednictvím soukromé společnosti možné sjednat opravárenské služby. Letiště je napojeno nejen na místní provozní komunikace, ale i na železniční síť. Handligové služby poskytují prostřednictvím letiště zástupci dvou společnostmi.

5.1.6 Vyhodnocení vhodného letiště

Na základě předem definovaných parametrů bylo zvoleno pět letišť v České republice, které odpovídají pojmu malé regionální letiště. Z částečných závěrů vyplývají jednotlivé výhody a nevýhody. Všechna zvolená letiště mají poměrně vhodnou infrastrukturu pro provoz business jetů. Liší se však v detailech jako provozní doby, podmínky pro jejichž provoz je letiště uzpůsobeno. To je dáno jednak typem provozu, který se na letištích vyskytuje ať už vnitrostátní nebo mezinárodní. S tím souvisel i rozsah poskytovaných služeb, jelikož pro mezinárodní provoz musí být logicky navíc zajištěno celní a pasové odbavení. Dalším podstatným prvkem, který by měl být brán v úvahu je možnost pronájmu kancelářských prostor, kde by byla umístěna nově vzniklá handlingová společnost. Pro letecké dopravce je pak důležitá spádová oblast, ze které pro něj mohou pocházet potenciální cestující. Naopak pro cestujícího je to krátká vzdálenost na letiště nebo dopravní dostupnost.

Po shrnutí všech výhod a nevýhod bylo vybráno letiště Ostrava. Jedná se o letiště s mezinárodním civilním provozem, tedy velkým potenciálním množstvím zákazníků pro handlingovou společnost. Letiště je nejlépe vybaveno, jak z pohledu infrastruktury (volné kancelářské prostory), technických prostředků pro odbavení letadel nebo neomezené provozní doby.



Obrázek 5.1: Letiště Ostrava – Mošnov [13]

5.2 Definice business segmentu [14]

Všeobecné letectví zahrnuje všechna letadla, kromě aerolinií a vojenských letadel. Business segment je jedním z nejdůležitějších částí všeobecného letectví skládajících se ze společností a jedinců využívajících letadla jako nástroj k vedení jejich podnikání. Letadla v této oblasti jsou využívána všemi lidmi a společnostmi od jednotlivců, kteří si letadla pronajímají až po obchodní nebo manažerské týmy z velkých korporací, které vlastní celé flotily letadel. Typy těchto letadel jsou různé. Může se jednat o jednomotorová pístová letadla nebo vícemotorová proudová letadla.

Velká škála společností používá svá letadla hlavně k přepravě osob a zboží, které má tu nejvyšší prioritu. Často letadla dopravují své majitele mezi továrnami nebo k představování nových výrobků potencionálním zákazníkům. Jsou tak schopni pokrýt regionální oblasti až po území vzdálené několik tisíc kilometrů daleko. Jak už bylo zmíněno dříve, většina letů je na objednávku, nicméně některé ze společností mají vlastní operační střediska určená k provozování podnikové přepravy.

Obecně by se dalo charakterizovat business letadlo jako moderní, vícemotorové, turbínové nebo turbovrtulové. Pro krátké vzdálenosti by to byla čtyřmístná pístová letadla, příkladem může být Cirrus SR-22. Na dlouhé vzdálenosti



Obrázek 5.2: Cirrus SR-22 [15]

by pak byla použita vícemotorová letadla, schopná uvést i více než 19 cestujících jako je Dassault Falcon 7X. Nejbohatší společností, ale mohou používat i přestavěna letadla, běžně používána u aerolinií.

Obvykle letadla pilotují dvě osoby. Jedná se o vycvičené posádky na konkrétní typ letadla. Létání je jejich primárním úkolem. U malých společností, provozující business letadla to ale mohou být přímo majitelé letadel, kteří tak letadla používají jako dopravní prostředek nebo se jedná navíc o jejich koníček. Drtivá většina letadel, je vlastněná jednotlivci nebo společnostmi. Nicméně existují i jiné formy, které se ve světě používají. Může se jednat o pronájmy u leasingových společností, částečné vlastnictví (například na třetiny). Častý fenomén, který se objevuje v poslední době je, že zákazník si předplácí balíček hodin na určitém typu letadla, který následně prolétává.

Společnosti, které letadla všeobecného letectví využívají k business přepravě mohou kontrolovat všechny aspekty jejich cestovních plánů. Itinerář může být kdykoliv změněn a letadla s cestujícími tak mohou létat do různých destinací po celém světě. Business letadlo je postaveno dle nejvyšších standardů.

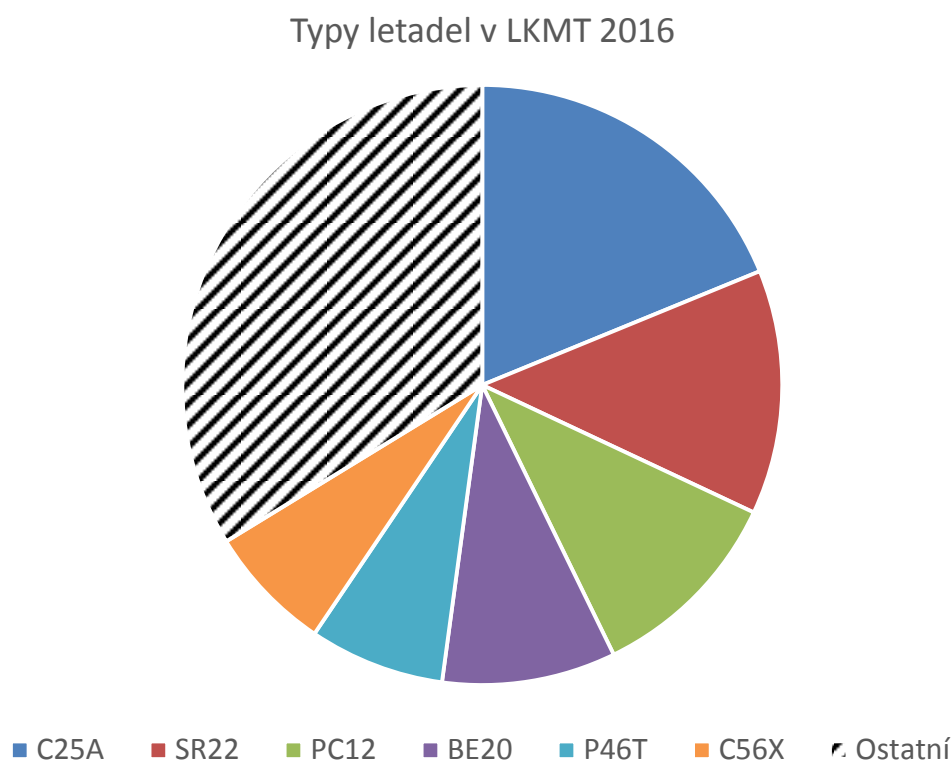


Obrázek 5.3: Interiér kabiny [16]

Cestující tak mají své soukromí a klid na práci. Dalšími benefity z pohledu zaměstnance, které přicházejí v úvahu jsou tyto:

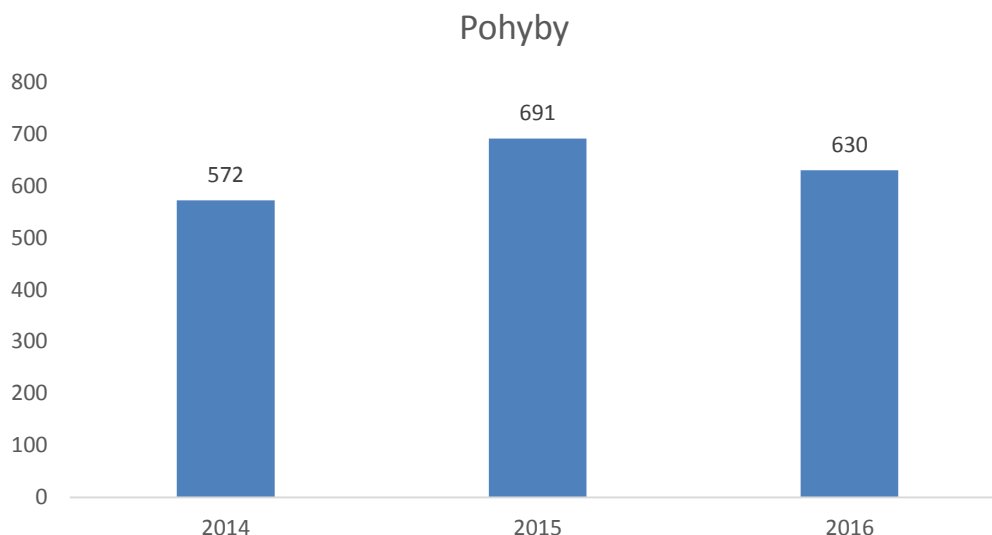
1. Ušetření času.
2. Zvýšená produktivita.
3. Minimalizování času mimo kancelář.
4. Zajištění průmyslové bezpečnosti
5. Maximalizace osobní bezpečnosti
6. Pozitivní image společnosti

Z pohledu nově vznikající handlingové společnosti budou zákazníci jednak letecké společnosti provozující business přepravu, potažmo jejich letadla, ale budou to i klienti odbavující se na tyto lety. Na letišti v Ostravě se vyskytovaly v roce 2016 nejčastěji tyto typy letadel: Cessna Citation CJ2, Cirrus SR22, Pilatus PC-12, Beechcraft King Air B200, Piper MalibuPA46T, Cessna Citation C56 XLS.



Graf 5.1: Typy letadel v Ostravě za rok 2016

Za poslední tři roky byl na letišti v Ostravě tento počet pohybů spadajících do business segmentu.



Graf 5.2: Počet pohybů na letišti v Ostravě

5.3 Založení handlingové společnosti

Jako návrh v oblasti obchodního a technického odbavení je zde založení handlingové společnosti. Handlingová společnost musí splnit legislativní a technické požadavky, aby mohla být schválena úřadem pro civilní letectví. Tyto požadavky budou mimo jiné specifikovány níže. Nakonec bude provedena kalkulace odbavení zákazníka.

5.3.1 Legislativní požadavky [17]

Při založení společnosti je nutné být právnickou nebo podnikající fyzickou osobou. Živnost ohlásíme na jakýkoliv živnostenský úřad. Není nutné zakládat specifickou živnost, jelikož to v živnostenském zákoně není specifikováno. Nicméně je potřeba mít povolení od Úřadu pro civilní letectví.

Pro udělení poskytování handlingových služeb je nutné vyplnit a podat žádost o udělení poskytování odbavovacích služeb. Žadatel podáním žádosti potvrzuje, že disponuje technickým zařízením k poskytování odbavovacích služeb, má sjednáno pojištění odpovědnosti za škody, má dostatek finančních prostředků a pracovníci společnosti jsou bezúhonní a odborně způsobilí.

Dále je potřeba sjednat pojištění odpovědnosti ve vztahu ke třetím osobám, a to u některé z pojišťoven, které na trhu působí. Je nutné dodat, že se jedná o specifické zaměření a většina pojišťoven tento druh pojištění nemusí poskytovat. Proto lze využít služeb zprostředkovatele, který dokáže správný druh pojištění vyhledat a sjednat i lepší podmínky.

5.3.2. Technické požadavky

Pro poskytování odbavovacích služeb je nutné vlastnit technické prostředky, kterými jsem se částečně zabýval mimo jiné i ve čtvrté kapitole. Pro obchodní odbavení cestujících je potřeba disponovat vozíkem na zavazadla, luxusnějším typem osobního automobilu případně VIP místností s příslušenstvím (kávovar, sedačka, televize, časopisy apod.), kde si cestující může odpočinout. Pro technické odbavení letadla je potřeba vlastnit automobil, který letadlo navede na odbavovací plochu (FOLLOW ME), pozemní zdroj energie (GPU), zařízení pro obsluhu toalet a pitnou vodu, cisternu s palivem, generátor vzduchu pro startování, tahač pro manipulaci s letadlem a vůz pro odmrazování. Koupě všech těchto zařízení by měla za následek velké finanční náklady pro nově vznikající společnost, proto je lepší si tato zařízení pronajmout a zakoupit pouze nezbytně nutné zařízení. S touto úvahou je počítáno při tvorbě kalkulací.

5.3.3 Kalkulace

V této kapitole se budu zabývat finanční stránkou založení handlingové společnosti. Budu vycházet z praktických zkušeností, které jsem získal při působení u soukromých firem na letišti v Brně a Ostravě a neveřejného ceníku letiště Ostrava. Cílem této kapitoly je rovněž stanovit návratnost investici propočítáním bodu zvratu.

Počáteční náklady

Vstupní náklady jsou nezbytné náklady na založení handlingové společnosti. Proto aby počáteční náklady nebyly příliš vysoké, počítat se s tím, že ostatní technické prostředky si bude společnost pronajímat od letiště Ostrava.

Vstupní náklady

| | |
|---|-------------------|
| Založení živnosti | 1000 Kč |
| Souhlas ÚCL, správní poplatek | 20 000 Kč |
| Rekonstrukce kanceláře a VIP místnosti | 500 000 Kč |
| Kancelářský nábytek | 25 000 Kč |
| Nábytek na míru ve VIP místnosti | 80 000 Kč |
| 2 ks Notebook | 60 000 Kč |
| Tiskárna | 10 000 Kč |
| 2 ks Mobilní telefon | 12 000 Kč |
| Velkoplošná televize | 30 000 Kč |
| Lednička | 10 000 Kč |
| Kávovar | 8 000 Kč |
| Vysavač | 2 000 Kč |
| Kancelářské potřeby | 5 000 Kč |
| Nápoje a občerstvení ve VIP místnosti | 20 000 Kč |
| Kancelářský balíček (software) | 6 000 Kč |
| Poplatek za ID kartu, 5 osob | 500 Kč |
| Školení odborné přípravy A2, 5 osob | 5000 Kč |
| Vozík na zavazadla | 10 000 Kč |
| Tahač pro manipulaci s letadlem | 100 000 Kč |
| Celkem | 904 500 Kč |

Tabulka 5.6: Vstupní náklady

Fixní náklady

Fixní náklady jsou pravidelné náklady, se kterými musí každá nově založená společnost počítat. Jsou placeny každý měsíc a jejich výše se nemění, je nezávislá. Mezi fixní náklady zahrnujeme mzdy zaměstnanců, nájem prostor, odvody za energie. Celková výše fixních nákladů nově vznikající handlingové společnosti 88 500 Kč

Fixní náklady – měsíčně

| | |
|---|------------|
| Internetové připojení 20/20 Mbps | 700 Kč |
| Mobilní volání a data | 2 000 Kč |
| Pronájem kanceláře a VIP místnosti | 6 500 Kč |
| Úklidové služby | 4 200 Kč |
| Elektrická energie | 3 500 Kč |
| Vodné a stočné | 1 000 Kč |
| Mzdy zaměstnanců (5 zaměstnanců) | 97 000 Kč |
| Účetní služby | 10 000 Kč |
| Odvody za zaměstnance | 32 980 Kč |
| Pojištění odpovědnosti | 8 000 Kč |
| Celkem | 165 880 Kč |

Tabulka 5.7: Fixní náklady

Variabilní náklady

Variabilní náklady jsou náklady jejichž objem potažmo výše roste s objemem produkce a množství poskytovaných služeb. V případě, že podnik vyrábí výrobek jedná se například o materiál, konkrétně u handlingové společnosti se bude jednat o služby, které se pronajímá od letiště.

Na základě dat, poskytnutých letištěm Ostrava, je nejčastěji se vyskytovaným typem letadla segmentu business jet Cessna Citation CJ2. Proto tento typ letadla poslouží jako vzorová ukázka odbavení. Předpokládá se, že na palubě budou průměrně dva cestující. Handlingová společnost pak bude poskytovat tyto služby:

- Handlingová asistence (zahrnující marshalling, doprovod posádky a cestujících, poskytnutí meteo informací a NOTAMŮ, monitorování ATC slotů, naložení a vyložení zavazadel, tisk letové dokumentace)
- Poskytnutí VIP místnosti cestujícím
- Úklid letadla
- Objednání cateringu
- Objednání hotelu a taxi
- Použití pozemního zdroje
- Objednání paliva

Některé služby nevyžadují materiálový náklad, ale jiné z nich musí být objednány u letiště nebo soukromé společnosti.

Variabilní náklady

| | |
|---|-----------------|
| Přistávací poplatek | 1800 Kč |
| Parkovací poplatky (24 h) | 1680 Kč |
| Odletová taxa za cestujícího (2 osoby) | 840 Kč |
| Catering pro 2 osoby | 1000 Kč |
| Objednání hotelu a taxi (2 piloti) | 1 500 Kč |
| Pozemní zdroj (30 min) | 1968 Kč |
| Celkem | 8 788 Kč |

Tabulka 5.8: Variabilní náklady

Tržby ze vzorové ukázky

Označují tu část výnosů, kterou podnik získal prodejem výrobků zboží a služeb v daném účetním období. Jedná se o výnosy získané z provozně ekonomické činnosti, ze svých hlavních procesů, tj. tržby za prodej výrobků nebo služeb, které jsou hlavním finančním zdrojem podniku.

Handlingová společnost poskytuje pouze služby odbavení letadla, nikoliv prodej doplňkových výrobků. Služby zahrnují položky zmíněné z předchozí definice vzorové ukázky. K těmto položkám byla přiřazena marže s administrativním poplatkem za zprostředkované činnosti letišťem.

Tržby z odbavení letadla CJ2

| | |
|--|----------|
| Handlingová asistence | 2100 Kč |
| Letištní poplatky | 4320 Kč |
| Catering | 1050 Kč |
| VIP místnost | 800 Kč |
| Úklid letadla, likvidace odpadu | 500 Kč |
| Hotel a taxi pro posádku | 1575 Kč |
| Pozemní zdroj | 1968 Kč |
| Objednání paliva | 50 Kč |
| Celkem | 12 363Kč |

Tabulka 5.9: Tržby z odbavení letadla CJ2

Bod zvratu [19]

Bod zvratu (BEP) nastane ve chvíli kdy firma produkuje takové množství výrobků či služeb, že nevzniká žádný zisk ale ani ztráta, tedy dosahuje-li handlingová společnost těchto objemů zakázek, pak se tržby rovnají nákladům.

Je velmi důležité uvědomit si, že bod zvratu často rozhoduje o bytí či nebytí firmy. Běžným jevem u menších či středních podniků je nevhodný způsob kalkulace cen, kdy podnikatelé nesledují poměr celkových nákladů a tržeb, ale

spokojují se s dosažením prvotní marže u prodeje svých výrobků či služeb. I když totiž generujete obrovský zisk, který nepokryje ještě větší náklady, celkový zisk bude pořád ztrátový. Klíčové je tedy pokrýt náklady.

Výpočet bodu zvratu

Při výpočtu bodu zvratu byly určeny tyto proměnné:

FN – fixní náklady

VN – Variabilní náklady

c – cena vzorové zakázky

M – množství celkový zakázek

Vzorec pro výpočet bodu zvratu:

$$M = \frac{FN}{c - VN}$$

Konstanty

FN = 165 880 Kč

VN = 8788 Kč

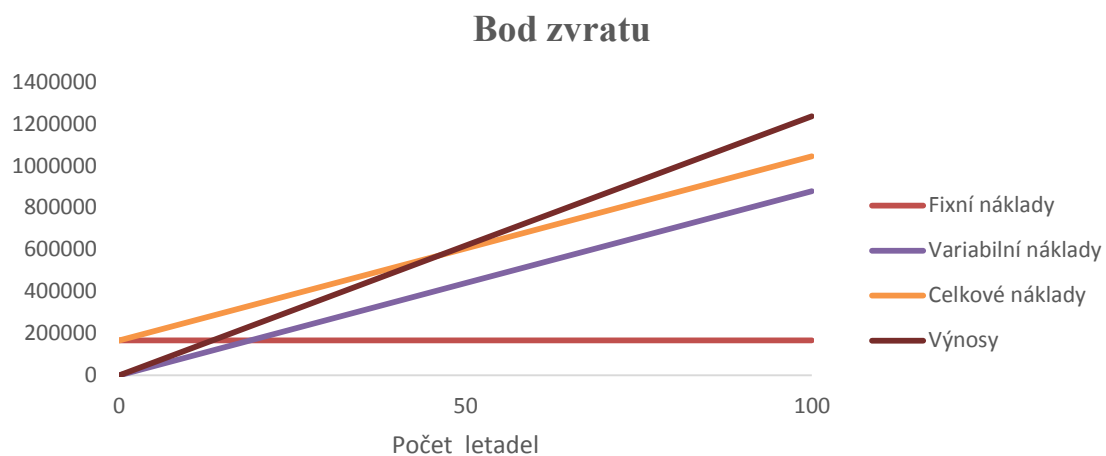
c = 12 363 Kč

Výpočet

$$M = \frac{165\,880}{(12\,363 - 8788)} = 46$$

Částečný závěr

Po vypočtení bodu zvratu bylo dosaženo minimálního počtu odbavených letadel typu Cessna Citation, který byl vzat jako vzorový příklad z business segmentu. Výsledek činí 46 letadel za měsíc. Je to poměrně velký počet letadel, protože za rok 2016 využilo služeb letiště Ostrava celkem 630 letadel. Znamenalo by to, že by handlingová společnost musela odbavit 88 % letadel. Jelikož tyto služby poskytuje i letiště Ostrava, je tento cíl pro nově vzniklou společnost neuskutečnitelný.



Graf 5.3: Bod zvratu

6. Závěr

V diplomové práci jsem se zabýval odbavováním letadel a cestujících segmentu business jet. Nejprve však bylo nutné uvést čtenáře do této problematiky nastíněním fungování leteckého dopravního systému. V teoretické části jsem se proto zabýval jednotlivými prvky, které zde hrají svou roli. Uvedl jsem jaké služby poskytuje letiště svým zákazníkům, jaké je zapojení leteckých navigačních služeb, leteckého dopravce a jaké je působení regulátora v různých oblastech na tyto tři prvky.

K určení specifik odbavení segmentu business jet, mi jistě pomohlo srovnání s odbavením klasického dopravního letadla. Po tomto srovnání jsem došel k závěru, že se jak technické, tak obchodní odbavení liší v detailech. Můžeme říci, že činnosti a jejich posloupnost při odbavení zůstává víceméně stejná. Obchodní odbavení business segmentu si žádá vyšší kvalitu, preciznost a důraz na přístup k zákazníkovi, který očekává, že za vynaložené peněžní prostředky bude jeho odbavení bezproblémové. U technického odbavení letadla dochází k tomu, že některé z činností jsou spojeny. Je tomu tak například u odvozu cestujících společně s jejich zavazadly. Pro odvoz jsou využity luxusní limuzíny na rozdíl od velkého autobusu u klasického dopravního letadla. Rozdíl je rovněž i v délce odbavení, protože business jet nepřeváží tak velké množství cestujících jako klasický dopravce. Nástup či výstup cestujících neprobíhá tak dlouho, stejně tak jako tankování paliva nebo úklid letadla.

Po této analýze jsem našel jediné řešení, a to založit handlingovou společnost na regionálním letišti v České republice, která by se zaměřovala právě na tento segment všeobecného letectví. Bylo nutné stanovit si, co to je regionální letiště a vybrat to nejvhodnější. Tomuto průzkumu bylo podrobeno celkem pět letišť. Po zvážení výhod a nevýhod nejlépe vyhovovalo letiště Ostrava.

Navrhl jsem zde tedy založení handlingové společnosti, jejímž primárním zaměřením je poskytovat handlingové služby. Bylo potřeba zjistit jaké legislativní požadavky je nutné splnit. Kromě ohlášení začátku živnosti na živnostenském úřadě nesmíme opomenout podat žádost na úřad pro civilní letectví a sjednat nezbytná pojištění, vybrat kvalifikované pracovníky a zakoupit technické vybavení pro odbavení. Důležitou roli v začátcích podnikání mají vstupní náklady.

Z důvodu vynaložení velkých finančních prostředků, jsem se proto přiklonil pro možnost pronájmu nezbytně nutného zařízení pro poskytování služeb od letiště Ostrava.

V závěru mé práce jsem provedl kalkulace, ve kterých jsem zohlednil vstupní náklady na založení společnosti, fixní pravidelné náklady, které se každý měsíc opakují a variabilní, které se mění podle požadovaných služeb. Výpočet bodu zvratu mi pomohl uvědomit si, zda je založení mé společnosti reálné.

Ukázalo se, že handlingová společnost by musel odbavit minimálně 88 % všech letadel vyskytujících se v kategorii business jet na letišti v Ostravě za rok 2016. Vzhledem k tomu, že celkový počet všech letadel, které přistanou na letišti je malý, záměr založit handlingovou společnost je v podstatě nereálný. Situace by se změnila v případě, že by letiště odbavovalo především velká dopravní letadla a nově vzniklá handlingová společnost by se soustředila pouze na tento business segment.

Seznam použité literatury

- 1) PRUŠA, Jiří. *Svět letecké dopravy*. Praha: Galileo CEE Service ČR, 2007. ISBN 978-80-239-9206-9.
- 2) ŽIHLA, Zdeněk. *Provozování podniků letecké dopravy a letišť*. Brno: Akademické nakladatelství CERM, 2010. ISBN 978-80-7204-677-5.
- 3) DVOŘÁK, Ing. Jiří a Ing. Jiří CHLEBEK PH.D. *Letecký zákon a postupy ATC*. Brno: Cerm s.r.o., 2006.
- 4) KAZDA, Antonín. *Letiská: design a prevádzka*. V Žiline: Vysoká škola dopravy a spojov, 1995. ISBN 80-7100-240-2.
- 5) MATURA, Jan. *Nemáte nabitý mobil? Tak vám ho do USA nepustíme* [online]. 2014 [cit. 2017-05-15]. Dostupné z: http://mobil.idnes.cz/nenabity-mobil-do-usa-nepusati-dzf/-/mob_tech.aspx?c=A140707_125929_mob_tech_jm
- 6) PODSTAWKA, VÁCLAV. *Letecká doprava: Devět tříd ve vzduchu*. Nebezpečný náklad, 2007, roč. 1, č. 5, s. 8-11. ISSN 1803-1579.
- 7) VINAŘ, Marek. *Provozní postupy*. 1. vyd. Brno: Akademické nakladatelství CERM, s.r.o., 2006. 174 s. ISBN 80-7204-444-3
- 8) *Transporting Firearms and Ammunition* [online]. [cit. 2017-05-14]. Dostupné z: <https://www.tsa.gov/travel/transporting-firearms-and-ammunition>
- 9) BURNS, Bob. *Traveling With Firearms and Ammunition on Commercial Aircraft* [online]. 2014 [cit. 2017-05-15]. Dostupné z: <http://blog.tsa.gov/2014/06/traveling-with-firearms-and-ammunition.html>
- 10) *Samohybné pásové nakladače na zavazadla* [online]. [cit. 2017-05-14]. Dostupné z: <http://www.airport-ostava.cz/cz/page-samohybny-pasovy-nakladac-na-zavazadla-vc-vakuovaneho-zvedaku/>
- 11) *Ease of traveling in a Sydney Airport Limo* [online]. 2013 [cit. 2017-05-14]. Dostupné z: <http://www.jclimousines.com.au/blog/tag/sydney-airport-limo-service/>
- 12) *AIP CR* [online]. [cit. 2017-05-14]. Dostupné z: http://lis.rlp.cz/ais_data/www_main_control/frm_cz_aip.htm
- 13) *Letiště* [online]. Dostupné z: [http://www.airport-ostava.cz/cz/page-fotogalerie/galerie-32-pohled-na-letiste/#!/prettyPhoto\[Pohled%20na%20letiště\]/6/](http://www.airport-ostava.cz/cz/page-fotogalerie/galerie-32-pohled-na-letiste/#!/prettyPhoto[Pohled%20na%20letiště]/6/)
- 14) *NBAA Business Aviation Fact Book* [online]. 2002 [cit. 2017-05-14]. Dostupné z: <https://www.nbaa.org/business-aviation/fact-book/business-aviation-fact-book.pdf>

- 15) *Aircraft For Sale* [online]. [cit. 2017-05-14]. Dostupné z:
<http://www.planesmart.com/clientuploads/directory/forsale/754PS.JPG>
- 16) *Cessna 525 Citation Jet* [online]. [cit. 2017-05-14]. Dostupné z:
<http://queenair.cz/index.php/features/cessna-525-citation-jet>
- 17) ČESKÁ REPUBLIKA. *Zákon o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů*. In: . 1997, ročník 1997
- 18) *Tržby (Sales)* [online]. 2016 [cit. 2017-05-14]. Dostupné z:
<https://managementmania.com/cs/trzby-sales>
- 19) BARTOŠ, Marek. *Bod zvratu v podnikání: Co to je a proč je to dobré vědět?* [online]. 2013 [cit. 2017-05-14]. Dostupné z:
<http://podnikanijereseni.cz/por7.htm>

Seznam obrázků

| | |
|--|----|
| OBRÁZEK 1.1: LETECKÝ DOPRAVNÍ SYSTÉM (VLASTNÍ FOTO)..... | 13 |
| OBRÁZEK 2.1: LETOVÉ PROVOZNÍ SLUŽBY [3] | 17 |
| OBRÁZEK 3.1: OPLOCENÍ LETIŠTĚ PRAHA (VLASTNÍ FOTO) | 23 |
| OBRÁZEK 3.2: ID KARTA, OPRÁVNĚNÍ K ŘÍZENÍ AUTOMOBILU NA LETIŠTI OSTRAVA A.S. (VLASTNÍ FOTO) | 24 |
| OBRÁZEK 3.3: BEZPEČNOSTNÍ KONTROLA [5] | 25 |
| OBRÁZEK 3.4: ZBRAŇ UMÍSTĚNÁ V KUFRÍKU [9]..... | 27 |
| OBRÁZEK 4.1: VÝVOJOVÝ DIAGRAM PŘEPRAVNÍHO PROCESU – KLASICKÝ CESTUJÍCÍ (AUTOR) | 30 |
| OBRÁZEK 4.2: OBCHODNÍ SMLOUVA (FOTO AUTOR)..... | 31 |
| OBRÁZEK 4.3: VÝVOJOVÝ DIAGRAM PŘEPRAVNÍHO PROCESU – BUSINESS CESTUJÍCÍ CESTUJÍCÍCH (AUTOR) | 32 |
| OBRÁZEK 4.4 NAVÁDĚNÍ LETADLA MASRSHALLEM (FOTO AUTOR)..... | 34 |
| OBRÁZEK 4.6: PÁSOVÝ NAKLADAČ [10] | 35 |
| OBRÁZEK 4.5: NÁSTUPNÍ MOSTY (FOTO AUTOR)..... | 35 |
| OBRÁZEK 4.7: VYUŽITÍ TAHAČE (FOTO AUTOR) | 36 |
| OBRÁZEK 4.8: TANKOVÁNÍ LETADLA (FOTO AUTOR) | 36 |
| OBRÁZEK 4.8: PLNĚNÍ LETADLA (FOTO AUTOR)..... | 36 |
| OBRÁZEK 4.9: POZEMNÍ ZDROJ (FOTO AUTOR) | 37 |
| OBRÁZEK 4.10: VÝVOJOVÝ DIAGRAM ODBAVENÍ KLASICKÉHO LETADLA (AUTOR) | 38 |
| OBRÁZEK 4.11: ODVOZ CESTUJÍCÍCH OD LETADLA [11] | 39 |
| OBRÁZEK 4.12: PŘETAHOVÁNÍ LETADLA (FOTO AUTOR)..... | 40 |
| OBRÁZEK 4.13: HANGÁROVÁNÍ LETADLA (FOTO AUTOR) | 40 |
| OBRÁZEK 4.13: ODBAVENÍ BUSINESS JETU (AUTOR)..... | 41 |

| | |
|---|----|
| OBRÁZEK 5.1: LETIŠTĚ OSTRAVA – MOŠNOV [13]..... | 48 |
| OBRÁZEK 5.2: CIRRUS SR-22 [15] | 49 |
| OBRÁZEK 5.3: INTERIÉR KABINY [16]..... | 50 |

Seznam tabulek a grafů

| | |
|--|----|
| TABULKA 2.1: ROZDĚLENÍ LETIŠŤ PODLE POČTU ODBAVENÝCH CESTUJÍCÍCH [1]..... | 16 |
| TABULKA 5.1: ÚDAJE O LETIŠTI BRNO - TUŘANY [12] | 43 |
| TABULKA 5.2: ÚDAJE O LETIŠTI ČESKÉ BUDĚJOVICE [12] | 44 |
| TABULKA 5.3 ÚDAJE O LETIŠTI HRADEC KRÁLOVÉ [12] | 45 |
| TABULKA 5.4 ÚDAJE O LETIŠTI KARLOVY VARY [12]..... | 46 |
| TABULKA 5.5: ÚDAJE O LETIŠTI OSTRAVA-MOŠNOV [12]..... | 47 |
| TABULKA 5.6: VSTUPNÍ NÁKLADY | 54 |
| TABULKA 5.7: FIXNÍ NÁKLADY | 55 |
| TABULKA 5.8: VARIABILNÍ NÁKLADY | 56 |
| TABULKA 5.9: TRŽBY Z ODBAVENÍ LETADLA CJ2 | 57 |
| | |
| GRAF 5.1: TYPY LETADEL V OSTRAVĚ ZA ROK 2016 | 51 |
| GRAF 5.2: POČET POHYBŮ NA LETIŠTI V OSTRAVĚ..... | 52 |
| GRAF 5.3: BOD ZVRATU | 59 |

Seznam příloh

**Příloha A – Žádost o udělení souhlasu k poskytování odbavovacích služeb
na letišti**

Příloha A – Žádost o udělení souhlasu k poskytování odbavovacích služeb na letišti

Úřad pro civilní letectví
Referát provozovatelů
Letiště Ruzyně

160 08 PRAHA 6

Ž Á D O S T

o udělení souhlasu k poskytování
odbavovacích služeb na letišti

ODBAVENÍ LETADLA NA PROVOZNÍ PLOŠE ODBAVENÍ CESTUJÍCÍCH, NÁKLADU A POŠTY

ve smyslu § 45 odst. 2 písm. g), § 49b a následujících zákona č.49/1997 Sb., o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů.

1. Údaje o žadateli

- 1.1 Právnícká osoba (*statutární orgán nebo člen statutárního orgánu – min. věk 18 let, plně způsobilí k právním úkonům, bezúhonní a alespoň jeden člen statutárního orgánu odborně způsobilý*)

Obchodní jméno:

Sídlo:

..... PSČ:

Telefon: E-mail:

Fax: Telex:

SITA: AFTN:

VHF freq.: MHz Volací znak:

- 1.2 Fyzická osoba (*min. 21 let, plně způsobilá k právním úkonům, bezúhonná a odborně způsobilá*)

Jméno: Rodné číslo:

Obchodní jméno:

Trvalý pobyt:

..... PSČ:

.....

Místo podnikání:

..... PSČ:

.....
Státní příslušnost:

Telefon:

Fax:

Telex:

SITA:

AFTN:

VHF freq.: MHz Volací znak:

1.3 Právní forma:

1.4 Identifikační číslo organizace (IČO):

1.5 Údaje o všech statutárních zástupcích právnické osoby

Jméno a příjmení:

.....

Narozen: v Rodné číslo

.....

Trvalý pobyt:

..... PSČ:

Státní příslušnost:

Telefon:

Fax:

Rozsah oprávnění jednat za právnickou osobu:

.....

.....

.....

(v případě nedostatku místa použijte volný list jako přílohu)

Podpisový vzor:



Doklady od všech statutárních osob: - výpis z rejstříku trestů (§ 49d)

Doklady alespoň od jednoho člena statutárního orgánu:

- ověřená kopie o ukončeném vzdělání (§ 49e)

- doklad o praxi v oboru (§ 49e)

1.6 Osoba odpovědná za provoz (byla-li stanovena): *(min. 21 let, plně způsobilá k právním úkonům, bezúhonná a odborně způsobilá)*

Jméno:..... Rodné číslo:

.....

Trvalé bydliště:

Adresa pracoviště:

..... PSČ PSČ

Státní příslušnost:

Telefon:

Fax: Telex:

SITA: AFTN:

Doklady osob – odpovědný zástupce : - výpis z rejstříku trestů (§ 49d)
- ověřená kopie o ukončeném vzdělání (§ 49e)
- doklad o praxi v oboru (§ 49e)

2. Specifikace místa a druhu činnosti

2.1 Letiště provozování služeb při odbavovacím procesu:

.....

2.2 Režim poskytování služeb: vnitrostátní / mezinárodní *)

2.3 Zaškrtněte požadovaný rozsah činností:

- ☐ ODBAVENÍ LETADLA NA PROVOZNÍ PLOŠE
- ☐ ODBAVENÍ CESTUJÍCÍCH
- ☐ ODBAVENÍ NÁKLADU A POŠTY

3. Odbavení letadla na provozní ploše

3.1 Specifikujte typ:

- ☐ letadla do 10.000 kg (včetně) maximální vzletové hmotnosti nebo letadla do 20 cestujících (včetně)
- ☐ letadla nad 10.000 kg maximální vzletové hmotnosti

3.2 Uveďte nejvyšší typ letounu (critical aircraft):

.....

3.3 Uveďte maximální výšku prahu vstupních dveří (s ohledem na vaše technické prostředky):

.....

3.4 Specifikujte činnosti (s ohledem na vaše technické prostředky):

- ☐ nakládka a vykládka letadla, včetně poskytnutí a provozování vhodných prostředků
- ☐ doprava posádky a cestujících mezi letadlem a terminálem
- ☐ doprava zavazadel mezi letadlem a terminálem

- ☐ komunikace mezi letadlem a vnějšími dodavateli služeb
- ☐ poskytování a provozování vhodných zařízení pro start motorů letadel
- ☐ poskytování a provozování vhodných zařízení pro pohyb letadel při příletu a odletu (tažení a tlačení letadla)
- ☐ vnější a vnitřní čištění letadla
- ☐ služby vztahující se k toaletám a vodě
- ☐ vybavení kabiny vhodnými hyg. potřebami a jejich skladování
- ☐ odstraňování sněhu a ledu, odledování letadla
- ☐ jiné:

.....

.....

3.5 Technická zařízení k poskytování odbavovacích služeb

.....

.....

.....

.....

.....

4. Odbavení cestujících

4.1 Specifikujte činnosti (s ohledem na vaše technické prostředky):

- ☐ odbavování cestujících jakéhokoliv druhu při příletu, odletu, přesunu nebo tranzitu, včetně kontroly cestovních dokladů
- ☐ registrace zavazadel a jejich přeprava do oblasti třídění
- ☐ manipulace se zavazadly v oblasti třídění, při přípravě k odletu, při nakládce a vykládce ze zařízení, navrženého pro manipulace s nimi z letadla do oblasti třídění a naopak
- ☐ doprava zavazadel z oblasti třídění do oblasti výdeje
- ☐ jiné:

.....

.....

4.1.1 Technická zařízení k poskytování odbavovacích služeb

.....

.....

.....

.....

.....

- 4.2** Při volbě „odbavování cestujících jakéhokoliv druhu při přiletu, odletu, přesunu nebo tranzitu, včetně kontroly cestovních dokladů“ v bodě 4.1, popište postup odbavení a použité prostředky (počítačový odbavovací systém):

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

(v případě nedostatku místa použijte volný list jako přílohu)

5. Odbavení nákladu a pošty

- 5.1** Specifikujte typ:

- ☐ letadla do 10.000 kg (včetně) maximální vzletové hmotnosti
- ☐ letadla nad 10.000 kg maximální vzletové hmotnosti

- 5.2** Uveďte nejvyšší typ letounu (critical aircraft):

.....

- 5.3** Uveďte maximální výšku prahu dveří nákladového prostoru (s ohledem na vaše technické prostředky):

.....

- 5.4** Specifikujte činnosti (s ohledem na vaše technické prostředky):

- ☐ fyzické manipulace spojené s vývozem, dovozem nebo transferem
- ☐ odbavení příslušných dokladů a celní postupy
- ☐ realizace bezpečnostních postupů, dohodnutých mezi stranami, nebo vyžádané okolnostmi
- ☐ jiné:

.....

.....

- 5.5** Technická zařízení k poskytování odbavovacích služeb

.....

.....

.....

.....
.....

6. Doplnující údaje

6.1 Plánovaná provozní doba (čas UTC)

.....
.....

6.2 Doklad o sjednání pojištění odpovědnosti za škody z poskytování odbavovacích služeb a doklad o zaplacení pojistného:

Uved'te přesný rozsah sjednaného pojištění, adresu pojišťovacího ústavu a výši plnění:

.....
.....

6.3 Máte uzavřenu smlouvu s provozovatelem letiště: ano / ne *)

6.4 Datum plánovaného zahájení provozu (v příp. nového žadatele):

.....

7. Správní poplatek

(potvrzení o úhradě správního poplatku)

V

Dne

.....

razítko a podpis žadatele

*) nehodící se škrtněte